



ALCALDÍA DEL
DISTRITO NACIONAL
REPÚBLICA DOMINICANA

Plan Municipal de Desarrollo del Distrito Nacional Período 2020-2024

Plan de Municipal de Desarrollo del Distrito Nacional 2020-2024

Ayuntamiento del Distrito Nacional (ADN)
Centro de los Héroes, Distrito Nacional, República Dominicana
Tel: 809-535-1181

www.adn.gob.do

RECONOCIMIENTOS

Autor principal: Jesús D'Alessandro

Contribuyentes: Wanda Espinal, Genie Gonzalez, Merly Graciano,
Claudia Sarante y Evelyn Carmona

Tabla de Contenido

Relación entre Plan Municipal de Desarrollo del Distrito Nacional 2020-2024 y Plan Estratégico del Distrito Nacional 20230	9
Introducción PEDN 2030	9
Capítulo I: Marco General	13
1.1 Del plan y su relevancia	13
1.2 Un plan creador de valor	14
1.3 Sustento jurídico	15
1.3.1 Ley 176-07 del Distrito Nacional y los Municipios	15
1.3.2 Ley 1-12 Estrategia Nacional de Desarrollo 2030	15
1.3.3 Ley 498-06 de Planificación e Inversión Pública	16
1.4 El PEDN y la Nueva Agenda Urbana	17
1.4.1 ¿Qué es la Nueva Agenda Urbana?.....	17
1.4.2 Relevancia de la Nueva Agenda Urbana	17
1.4.3 La NAU y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.....	17
1.4.4 La NAU en la conformación del PEDN2030.....	18
1.5 Relación con Plan de Ordenamiento Territorial del DN.....	18
1.6 Versiones precedentes.....	19
1.6.1 Plan Estratégico del Distrito Nacional 2005-2015.....	19
1.6.2 Resumen de estado actual de proyectos por lineamientos PEDN 2005-2015	20
1.6.3 El desafío jurídico del PEDN 2005-2015.....	26
DIAGNÓSTICO MUNICIPAL	30
Capítulo II: El Distrito Nacional y sus Contextos	31
2.1 Breve contexto histórico	32
2.2 El Distrito Nacional de hoy en el contexto nacional	36
2.2.1 Indicadores disponibles más relevantes	37
2.2.2 Otros indicadores.....	43
Capítulo III: División político-administrativa	47
3.1 División político-administrativa	47
Capítulo IV: Población	52
4.1 Población residente y tasa de crecimiento	52
4.1.1 Panorama general.....	52

4.1.2 Dinámica de crecimiento	53
4.2 Población por género y barrio	58
4.3 Densidad poblacional en barrios.....	61
4.4 Población y pobreza.....	62
4.4.1 Estudios.....	62
4.4.2 Pobreza e Índice de Calidad de Vida.....	63
4.4.3 Tugurios.....	70
4.4.4 Asentamientos informales.....	71
4.4.5 Capas de pobreza y naturaleza	76
4.5 Población flotante.....	79
4.6 Educación cívico ciudadana	80
4.6.1 Definición e importancia.....	80
4.6.2 Educación cívica en el contexto urbano dominicano.....	81
Capítulo V: Infraestructura urbana	90
5.1 Importancia.....	90
5.2 Cobertura de grandes huellas urbanas	92
5.3 Espacios públicos abiertos	97
5.3.1 Definición e indicadores.....	97
5.3.2 Accesibilidad a espacios públicos abiertos en el DN.....	98
5.3.3 Espacios verdes per cápita en el DN	104
5.3.4 Los EPAs verdes como superficie de absorción/retención de precipitaciones.....	105
5.4 Acueducto y alcantarillado en el DN.....	107
5.4.1 Infraestructura de acueducto en el DN.....	108
5.4.2 Infraestructura de alcantarillado en el DN.....	112
5.5 Movilidad urbana en el DN	118
5.5.1 Ejes fundamentales.....	118
5.5.2 Huella de calles y aceras	126
5.5.3 Tráfico y tránsito	134
5.5.4 Parque vehicular privado	143
5.5.5 Transporte público.....	149
5.6 Manejo residuos sólidos	157
5.7 Red urbana de servicios por cable	167

5.8 Posibles orígenes de fondos	171
5.8.1 Inversión estatal en infraestructura.....	171
5.8.2 Inversión municipal.....	172
5.8.3 Alianzas público privadas	173
5.8.4 Micro financiación colectiva	173
Capítulo VI: Resiliencia urbana y los marcos legales para la transformación de la ciudad.....	177
Ley 50-38 sobre regímenes de condominio.....	178
Código Civil de República Dominicana.....	179
VISIÓN Y LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE DESARROLLO	181
Capítulo VII: El PEDN2030 como Marco del PMD-DN 2020-2024	182
Escenario tendencial	182
7.1 Codificación de problemáticas basadas en diagnóstico PEDN2030	183
7.1.1 Desafíos desarrollo humano	184
7.1.2 Desafíos asentamientos Informales.....	184
7.1.3 Desafíos movilidad urbana: Tráfico y tránsito	184
7.1.4 Desafíos movilidad urbana: Aceras.....	185
7.1.5 Desafíos medio ambiente	186
7.1.6 Desafíos infraestructura fija.....	186
7.1.7 Desafíos residuos sólidos	186
7.1.8 Desafíos de espacios públicos abiertos.....	186
7.1.9 Desafíos en marco legal de resiliencia	186
7.1.10 Desafíos de planificación de usos	187
7.1.11 Desafíos de equipamiento de salud pública	187
7.1.12 Desafíos de seguridad ciudadana	187
7.2 Análisis FODA basado en diagnóstico PEDN2030	187
7.3 Visión de Santo Domingo de Guzmán y sus lineamientos.....	199
7.3.1 Visión de ciudad en PEDN2030	199
7.3.2 Lineamientos.....	199
7.4 Objetivos del PEDN 2030	200
7.4.1 Objetivos fundamentales.....	200
7.4.2 Objetivos transversales (OT)	203
ACCIONES, PROGRAMAS Y PROYECTOS	205

7.5 Objetivo 1: Desarrollo humano.....	206
7.5.1 Estrategias y proyectos	206
7.5.2 Vinculaciones entre planes	207
7.6 Objetivo 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial	208
7.6.1 Estrategias y proyectos	208
7.6.2 Vinculaciones entre planes	210
7.7 Objetivo 3: Acceso y expansión de espacios públicos abiertos	212
7.7.1 Estrategias y proyectos	212
7.7.2 Vinculaciones entre planes	213
7.8 Objetivo 4: Calidad de vida en poblaciones de asentamientos informales.....	214
7.8.1 Estrategias y proyectos	214
7.8.2 Vinculaciones entre planes	215
7.9 Objetivo 5: Expansión de acueducto y alcantarillado del DN	217
7.9.1 Estrategias y proyectos	217
7.9.2 Vinculaciones entre planes	217
7.10 Objetivo 6: Red urbana resiliente para distribución eléctrica, de datos y otros servicios	219
7.10.1 Estrategias y proyectos	219
7.10.2 Vinculaciones entre planes	219
7.11 Objetivo 7: Manejo productivo de desechos sólidos.....	221
7.11.1 Estrategias y proyectos	221
7.11.2 Vinculaciones entre planes	221
7.12 Objetivo 8: Actualización de planificación urbana.....	223
7.12.1 Estrategias y proyectos	223
7.12.2 Vinculaciones entre planes	223
7.13 Objetivo 9: Respuesta ante emergencias sanitarias y seguridad ciudadana	224
7.14 Objetivos transversales.....	225
7.15 Tabla matriz de proyectos.....	227
7.15.1 Posible esquema de financiamiento	234
Capítulo XVIII: Encuentros, personas e instituciones participantes PEDN2030.....	236
8.1 Encuentro Universidad Iberoamericana (UNIBE).....	236
8.2 Encuentro Universidad Pedro Henríquez Ureña (UNPHU)	238
8.3 Encuentro Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra (PUCMM)	239

8.4 Encuentro Universidad Autónoma de Santo Domingo (UASD)	241
8.5 Encuentro Federación Dominicana de Municipios (FEDOMU).....	242
8.6 Encuentro Asociación Dominicana Constructores y Promotores de Vivienda (ACOPROVI).....	243
8.7 Encuentro Omar Rancier y Dirección Gral. de Ordenamiento y Desarrollo Territorial (DGODT) ...	244
8.8 Encuentro Escuelas y Facultades de Arquitectura de RD (EFA-RD)	244
8.9 Encuentro Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT).....	244
8.10 Encuentro con urbanista Marcos Barinas	245
8.11 Encuentro con Ing. Jhael Isa.....	245
8.12 Encuentro con Jordi Masalles y Gustavo Moré.....	245
8.13 Encuentro primero con Ciudad Alternativa	245
8.14 Encuentro Rafa Selman y <i>think tank</i> arquitectos y urbanistas	245
8.15 Encuentro con Lucía Mermet y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)....	245
8.16 Encuentro técnicos asentamientos informales	246
8.17 Encuentro directores y técnicos Ayuntamiento del Distrito Nacional (ADN).....	246
8.18 Encuentro con urbanista Cristóbal Valdez y staff	246
8.19 Encuentro Ginni Heinsen y juntas de vecinos de la Circunscripción 1	247
8.20 Encuentro Arq. Maribel Villalona y Ministerio de Turismo de Republica Dominicana (MINTUR)	247
8.21 Encuentro segundo con Ciudad Alternativa	247
8.22 Encuentro con juntas de vecinos de la Circunscripción 2.....	248
8.23 Encuentro con juntas de vecinos de la Circunscripción 3.....	248
8.24 Encuentro con publicista Mario Dávalos	250
8.25 Encuentro con Consejo Nacional de la Discapacidad (CONADIS).....	250
8.26 Encuentro Corporación de Acueducto y Alcantarillado de Santo Domingo (CAASD).....	250
8.27 Encuentro regidores y funcionarios del ADN.....	250
8.28 Encuentro con Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo	251
8.29 Vista pública Concejo de los Regidores ADN	253
Capitulo IX: Consejo Económico y Social Municipal 2020-2024.....	255
9.1 Conformación y juramentación	255
9.2 Designación de cargos, formación de comisión técnica y validación de Plan Municipal de Desarrollo del Distrito Nacional 2020-2024.....	256
9.2.1 De los asistentes	256
9.2.2 De la agenda del día.....	256

9.2.3 Resumen	256
9.2.4 De los Acuerdos	257
Capítulo X: Consultas de validación Plan Municipal de Desarrollo del Distrito Nacional 2020-2024 ...	258
10.1 Los encuentros de validación del PMD-DN 2020-2024 y PEDN2030.....	258
10.2 Acciones complementarias y prioridades	260
10.2.1 Salud pública y accesibilidad universal	260
10.2.2 Eje estratégico de fortalecimiento institucional	260
Capítulo XI: Priorización, programación y monitoreo.....	265
11.1 Matriz de priorización	265
11.2 Programación de inversión local (PIL).....	269
11.3 Sistema de monitoreo y seguimiento	270
Capítulo XII: Fichas de proyectos	276

Relación entre Plan Municipal de Desarrollo del Distrito Nacional 2020-2024 y Plan Estratégico del Distrito Nacional 20230

Como nota la *Guía para la Formulación del Plan Municipal de Desarrollo* de 2010, publicada por la Federación Municipal de Municipios (FEDOMU), la planificación municipal Dominicana se vale los planes estratégicos de desarrollo con vigencia de 10 años o mas “*para asegurar la continuidad de las acciones más allá de una gestión de gobierno*” (p. 18). Tomando en cuenta esta necesidad de garantizar continuidad, el *Manual de Gestión Municipal del SISMAP Municipal* de 2016 estipula igualmente que en aras de mantener una planificación de largo plazo, el plan municipal de desarrollo se proyecte a dos periodos de gestión. Esto último, “*con la salvedad de que deberá ser revisado, actualizado y aprobado al inicio de cada gestión, para cumplir la vigencia establecida en el Art. 125 de la ley*” (p. 37).

Entendiendo estas premisas, y luego de un proceso participativo de construcción que se extendió de 2017 a 2020, el Consejo de Regidores del Distrito Nacional aprobó en julio de 2020 el Plan Estratégico del Distrito Nacional 2030 (PEDN2030) mediante la Resolución 40/2020. Este plan se construye para orientar la planificación en inversión del Ayuntamiento del Distrito Nacional en los períodos 2020-2024, 2024-2028 y 2028-2032. Posteriormente, y para fines de elaboración del presente Plan Municipal de Desarrollo del Distrito Nacional 2020-2024, la visión, lineamientos, objetivos y proyectos del PEDN2030 han sido validados con nuevas consultas a los diversos sectores de la sociedad civil, mismas enlistadas más adelante en el presente documento.

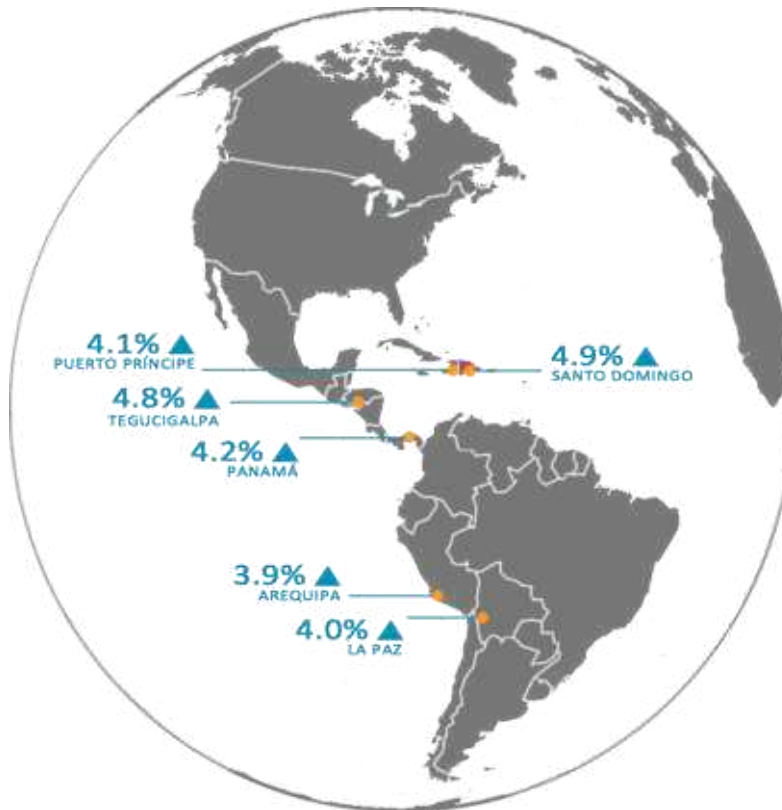
Introducción PEDN 2030

La Agenda 2030 de Naciones Unidas es un proyecto de desarrollo integral adoptado por la mayoría de los países del mundo. Esta busca que cada territorio trabaje para la erradicación de la pobreza, crear un clima de prosperidad y bienestar para las poblaciones, y el manejo sostenible del medio ambiente. Esos grandes lineamientos originan consecuentemente los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y sus pautas derivadas. Desde 2016, una forma específica de mecanizar el logro de estas metas en las ciudades del mundo fue trazada de forma participativa y resumida en el documento de ONU-Habitat titulado “Nueva Agenda Urbana” (NAU). La NAU contiene 175 puntos de consenso entre naciones que engloban valiosos aprendizajes sobre urbanismo y planificación para elevar la calidad de vida de las personas y el valor de las ciudades. En consonancia con estos conceptos integrales de crecimiento, ya desde 2012 República Dominicana tiene trazado un derrotero de acciones hacia el desarrollo sostenible como nación en su Estrategia Nacional de Desarrollo (END), también a 2030. La END contiene cuatro grandes ejes estratégicos que actúan simultáneamente cubriendo los conceptos de estado de derecho, participación, igualdad de oportunidades, una economía innovadora, distribución de riqueza y cuidado del medio ambiente. De estos grandes ejes nacionales se desprenden “*19 objetivos generales, 58 objetivos específicos y 460 líneas estratégicas*” (MEPYD, 2012, p. 8). Los ODS de la Agenda 2030, en consonancia con la Estrategia Nacional de Desarrollo y los compromisos de gestión de ciudades plasmados en la Nueva Agenda Urbana constituyen del vecindario de grandes planes y metas ulteriores del que se desprende el presente PEDN2030.

La administración de Santo Domingo de Guzmán, inscrita en esa estructura de expectativas de bienestar humano integral, se prepara para emprender una agenda de desarrollo urbano (UN-Habitat, 2016a; UN-Habitat, 2016b); un desarrollo que por la condición de centro político, histórico, cultural y administrativo del DN en el país implicará el trabajo mancomunado de una pluralidad de agencias y actores. Esto último ya lo promueve el ODS número 17 que subraya la sensible importancia de las alianzas para el logro de estas metas.

En su informe "¿Qué ciudades liderarán la economía mundial para 2035?" la firma británica *Oxford Economics* pronostica que en el período 2019-2035 Santo Domingo tendrá un desempeño productivo singular. Específicamente, la firma estima que será la ciudad de más rápido crecimiento económico en Latinoamérica con una tasa anual de 4.9% (Holt, 2018). Con las sobradas virtudes que tiene y el comportamiento macroeconómico de República Dominicana en los últimos 30 años, es posible entender por qué el buen augurio. Sin embargo, para encausar las corrientes del crecimiento de Santo Domingo y entrar en el tren de cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible deben llevarse a cabo reformas necesarias en distintos niveles y tiempos.

Mapa 1 c1: Ciudades que crecerán económicamente más rápido en LA hasta 2035, Oxford Economics



Fuente: Elaboración propia

El estado actual de la ciudad, con sus virtudes y desafíos, obedece a múltiples factores. Una forma resumida de explicar este *statu quo* es que en las últimas décadas la inversión privada en el territorio se

ha llevado a cabo a una velocidad muy superior a la velocidad de inversión en infraestructura de parte del Estado y el municipio.

En un estado de derecho, un proceso de cambio como el que necesita Santo Domingo de Guzmán comienza con la actualización de marcos jurídicos relacionados a la administración de la ciudad, la tierra y la propiedad inmobiliaria en general. Subsecuentemente, deben abordarse los grandes desafíos del territorio tocantes al desarrollo de su capital humano y su infraestructura. Esto como el mecanismo más sostenible de distribución de riqueza, creación de bienestar multidimensional y estímulo al crecimiento económico. En otros contextos estas inversiones han probado detonar un clima de crecimiento al motivar a su vez nuevas inversiones e industrias, que consecuentemente generan plazas formales de empleo e ingresos fiscales (UN-Habitat, 2013; UN-Habitat, 2016a; WHO, 2013).

Esta agenda urbana de desarrollo integral del PEDN2030 implica mejorar el estado de vulnerabilidad de los habitantes de asentamientos informales, y atender déficits de infraestructura básica como los de espacio público *per cápita*, transporte público de masas, alcantarillado, acueducto, gas y redes sostenibles de cableado urbano.

En la actualidad, ya existen mecanismos y modelos de proyectos que hacen posible grandes inversiones en la capacidad instalada de la ciudad. Los capitales destinados a crear valor en ciudades tienen su origen en financiamientos tradicionales, asociaciones público-privadas o inversión directa estatal (ONU, 2018). En la presente década, República Dominicana invierte sumas sin precedentes para mejorar y expandir la infraestructura nacional, se trata de montos combinados que en 2012 ascendieron a 2.7 billones de dólares y en 2017 a 2.5 (BC, 2019). Esto sugiere que actualmente existe espacio en el presupuesto nacional para llevar a cabo proyectos que mejoren significativamente la calidad de vida de la población y detonen inversión en la ciudad.

El presente documento está compuesto en primer lugar del contexto conceptual y legal del Plan Estratégico del Distrito Nacional 2030, incluyendo un reporte del estado de cumplimiento de su plan precedente. En segundo lugar, consta de un diagnóstico urbano focalizado que abarca los capítulos II, III, IV, V y VI. Esto basado en la identificación de déficits de desarrollo humano e infraestructura en el territorio, y en el impacto de estos déficits en las personas y el medio ambiente. En tercer lugar, y a partir del capítulo VII, el documento presenta inicialmente un estudio de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas (FODA) del DN, alimentado por la información levantada en las consultas y por el diagnóstico precedente. Las reflexiones derivadas de este análisis apuntan luego hacia una visión de ciudad para 2030, con objetivos generales y transversales; así como estrategias, acciones y proyectos necesarios para abordar los desafíos identificados.

Referencias

BC (2019). Reporte Banco Central de la República Dominicana.

Holt, R. (2018). Global Cities : Which cities will be leading the global economy in 2035?. Oxford Economics.

MEPYD (2012). Estrategia Nacional de Desarrollo 2012. Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo.

ONU (2018). Financiamiento para la Agenda 2030 en países de renta media: Caso República Dominicana. Naciones Unidas. Extraído de

http://www.do.undp.org/content/dominican_republic/es/home/library/human_development/financiamiento-para-la-agenda-2030-en-paises-de-renta-media--cas.html

UN-Habitat (2013). Streets as Public Spaces and Drivers of Urban Prosperity. Extraído de <https://unhabitat.org/books/streets-as-public-spaces-and-drivers-of-urban-prosperity/>

UN-Habitat (2016a). Measurement of City Prosperity: Methodology and Metadata. UN-Habitat. Extraído de <https://unhabitat.org/wp-content/uploads/2019/02/CPI-METADATA.2016.pdf>

UN-Habitat (2016b). New Urban Agenda. UN-Habitat. Extraído de <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-English.pdf>

WB (2019). Dominican Republic profile. World Bank. Extraído de <https://data.worldbank.org/country/dominican-republic>

WHO (2013). Global Action Plan for the Prevention and Control of Non Communicable Diseases. Extraído de https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/94384/9789241506236_eng.pdf;jsessionid=2AD225169BCF0CE3A599C49DECB93D1E?sequence=1

Capítulo I: Marco General

1.1 Del plan y su relevancia

- 1 El Distrito Nacional (DN) es el heredero urbano de la antigua ciudad de Santo Domingo, el emplazamiento europeo más longevo del continente americano (1496). Hoy en día, tiene 82 veces el tamaño de su enclave original y vive un ritmo de inversión privada muy superior al de la inversión en su infraestructura pública (Hazen & Sawyer, 2012; ADN, 2019; SYSTRA, 2019). Entre otros factores que originan este estado actual se encuentra el clima de crecimiento macroeconómico de República Dominicana, que en los últimos años ve su producto interno bruto crecer al 7 y al 5% (WB, 2019).
- 2 El DN es el centro político-administrativo y la unidad más densamente poblada de República Dominicana. Con más de 11 mil habitantes por kilómetro cuadrado (ONE, 2016), su densidad poblacional es 50 veces mayor que el promedio nacional (243 habs/km²) (WB, 2019). Lo último sugiere por qué posee además una capacidad instalada de servicios públicos y privados comparativamente mayor. A pesar de los desafíos históricos de la ciudad, a esta población se le adjudica el mayor índice de desarrollo humano (0.742 en 2016), esto considerando indicadores como calidad y accesibilidad de servicios educativos y sanitarios (ONU, 2016).
- 3 Otro indicador que arroja luz sobre la importancia comparativa del DN tiene que ver con su vocación para captar inversión. Como la ciudad alberga el mercado de mayor poder adquisitivo y más denso del país, es también el foco de mayor inversión privada en construcción formal. A nivel metropolitano, y comprendiendo solo un 7% del área, el DN capta cada año el 70% de la inversión, que en 2014 rondó los 8.7 billones de pesos (ONE, 2018).
- 4 La ciudad además enfrenta importantes desafíos de resiliencia que afectan su población y su condición física. El estado de riesgo de poblaciones en asentamientos informales, la cobertura limitada de su infraestructura urbana general, su ubicación en el trayecto de los huracanes y la actividad sísmica en la región hacen del territorio un lugar vulnerable ante potenciales desastres naturales (NOAA, 2019a; NOAA, 2019b).
- 5 El país ya es participante de importantes iniciativas lideradas por Naciones Unidas que lo comprometen con el mejoramiento de sus ciudades para que sean seguras, resilientes y sostenibles. Entre ellas los Objetivos de Desarrollo Sostenible (UN, 2016) y la Nueva Agenda Urbana (UN-Habitat, 2016b). A su vez, estos compromisos se contextualizan primeramente en la Estrategia Nacional de Desarrollo (END) (MEPYD, 2012), y en recientes compromisos de salud pública y cuidado del medio ambiente que ha hecho el Distrito Nacional de la mano de organismos internacionales como la Organización Mundial de la Salud (OMS) (WHO, 2018).
- 6 El cuarto eje estratégico de la END sostiene que en República Dominicana debe existir una *“sociedad ... que gestiona con equidad y eficacia los riesgos y la protección del medio ambiente y los recursos naturales y promueve una adecuada adaptación al cambio climático”*. Por su parte la política transversal 3 apunta a una *“gestión integral de riesgo”*.

- 7 Dando un paso que podría ser replicable en la región metropolitana, a través del proyecto Respira la Vida 2030 de la OMS, el Distrito Nacional se comprometió desde 2018 a implementar estrategias específicas relativas a la preservación de la salud pública y el cuidado de su medio ambiente. Contenidas en estas estrategias se encuentran acciones para apoyar proactivamente la movilidad urbana sostenible, crear pactos educativos sociales y apoyar el manejo sostenible de los residuos sólidos.
- 8 Como puede comprenderse, para abordar de forma integrada los desafíos y los compromisos que una ciudad tiene con su propio desarrollo se hace necesario un plan actualizado, a la medida, y cónsono con los aprendizajes sobre mejores prácticas en urbanismo y desarrollo humano. Considerando los retos y la velocidad del crecimiento urbano del Distrito Nacional, habernos trazado un norte como ciudad para su desarrollo integral tiene una importancia invaluable hoy y para nuestras próximas generaciones. El Plan Estratégico del Distrito Nacional 2030 (PEDN2030) es una guía para el desarrollo del territorio, y persigue un objetivo principal construido por la ciudadanía representada. En su aspecto más fundamental, el plan apunta al fortalecimiento de los derechos humanos y el desarrollo sostenible para hacer que gradualmente el manejo y crecimiento de la ciudad sea más justo, productivo y ambientalmente sensible. De ahí, que sus líneas de acción abordan integralmente las necesidades y potenciales del territorio y su gente.
- 9 Desde 2017, encuentros con juntas de vecinos, asociaciones, organizaciones no gubernamentales, agencias públicas, gremios, universidades, equipos técnicos, representantes de los municipios del Gran Santo Domingo y demás actores de la ciudad, han provisto el insumo necesario para que se consoliden los componentes de este plan. Los últimos se agrupan en un diagnóstico focalizado, una visión de futuro y un cuerpo de proyectos orientados a catalizar desarrollo urbano integral en el DN. Por ser un territorio de sensible importancia para la administración y economía de República Dominicana, las acciones e inversión que amerita el DN atañen igualmente al estado dominicano y al gobierno municipal. Por esto el PEDN2030 es un instrumento que informa sobre las necesidades de inversión coordinada del estado y el municipio en la ciudad, y establece una alineación en el tiempo de acciones, recursos y responsables para perseguir la visión pactada.

1.2 Un plan creador de valor

- 10 El valor del territorio, como el de los servicios y los productos, se mide en función de la demanda que tiene este para los grupos humanos, frecuentemente condicionado por el nivel de beneficio o ventaja comparativa que el primero representa para los últimos. El PEDN 2030 ha sido pensado para jugar el rol de crear valor; por esto se propone coordinar los esfuerzos e inversiones orientadas a hacer de Santo Domingo de Guzmán una ciudad en la que residentes y visitantes desean permanecer, emprender e invertir (Kemmerling & Stephan, 2002; UN-Habitat, 2016a; UN-Habitat, 2013).
- 11 Desde la planificación, existen múltiples formas de abordar la solución a un mismo desafío (Alexander, 1964). Pero teniendo en cuenta que los sistemas humanos son complejos en su interconexión endógena y exógena, el impacto en valor de cada “solución” es distinto, resultando algunas opciones más beneficiosas que otras (IMF, 2014). Por lo que en estos procesos de planificación se deben considerar las soluciones o acciones que se proyecten como las mayores generadoras de beneficio para la gente en el corto, mediano y largo plazo; generando así un clima de calidad de vida, inversión, y convivencia sostenible con el medio ambiente.

1.3 Sustento jurídico

- 12 El Manual de Gestión Municipal del SISMAP Municipal estipula que *"Para garantizar el enfoque estratégico de largo plazo del ejercicio de planificación, se recomienda que el plan municipal de desarrollo abarque al menos dos períodos de gestión, con la salvedad de que deberá ser revisado, actualizado y aprobado al inicio de cada gestión, para cumplir la vigencia establecida en el Art. 125 de la ley. Además, no deberá exceder el horizonte temporal contemplado en la Estrategia Nacional de Desarrollo que al momento de la elaboración de esta guía es al año 2030"* (p. 37).
- 13 En este contexto, el Plan Estratégico del Distrito Nacional 2030 estipula períodos intermedios de cumplimiento coincidentes con los períodos electorales hasta 2030. Si el Concejo de Desarrollo Económico y Social (CODES) del Distrito Nacional, una vez actualizado, así lo valida, el PEDN2030 podría asumir la identidad de Plan Municipal de Desarrollo (PMD) en uno o varios de sus períodos de vigencia. Siempre respetando las provisiones de las leyes 176-07 y 498-06.
- 14 Tres leyes dan del sustento fundamental a los Planes Municipales de Desarrollo. La primera es la Ley 176-07 que establece las Oficinas Municipales de Planificación y Programación, normando además su rol como responsables de la elaboración de los Planes Municipales de Desarrollo (Planes Estratégicos). La segunda es la Ley 1-12 de la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030 que regula las formas en que los Planes Municipales de Desarrollo deben estar coordinados con la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030. Finalmente, la Ley 498-06 de Planificación e Inversión Pública corrobora la figura del plan de desarrollo municipal y regional como una estructura coordinada con las estrategias nacionales.

1.3.1 Ley 176-07 del Distrito Nacional y los Municipios

- 15 La Ley 176-07 del Distrito Nacional y los Municipios (Congreso, 2007) norma la composición, alcances de estos órganos de gobierno local, así como la naturaleza de las relaciones entre ellos y con el gobierno central. El artículo 122 de esta ley describe los *Planes Municipales de Desarrollo* como emprendimientos municipales a realizar junto a la comunidad con la meta de: (1) *"Lograr una utilización e inversión adecuada de los recursos municipales para impulsar su desarrollo integral, equitativo y sostenible"*, (2) *"brindar una oportuna y eficiente atención a las necesidades básicas de la comunidad"* y (3) *"lograr un ordenamiento racional e integral del territorio municipal"*.

1.3.2 Ley 1-12 Estrategia Nacional de Desarrollo 2030

- 16 En su *Considerando Décimo Segundo*, la Ley 1-12 de la Agenda Nacional de Desarrollo pondera que el Ayuntamiento de Distrito Nacional debe ser un promotor del desarrollo de su territorio y potenciar a sus ciudadanos en un clima de crecimiento sociocultural, de participación y de civismo:

" Los ayuntamientos de los municipios y del Distrito Nacional, dentro del marco de la autonomía que los caracteriza, deben promover el desarrollo y la integración de su territorio, el mejoramiento sociocultural de sus habitantes y la participación efectiva de las comunidades en el manejo de los asuntos públicos locales, con la finalidad de obtener como resultado mejoras en la calidad de vida, preservando el medio ambiente, los patrimonios históricos y culturales, así como la protección de los espacios de dominio público" (MEPYD, 2012, p. 19).

- 17 El artículo 3 de la Estrategia Nacional de Desarrollo (END) sobre la articulación planes vincula la planificación municipal como parte del esquema que sirve de cuerpo a la END y que cada gobierno deberá observar para dar continuidad a la misma:

“Cada gestión de Gobierno deberá contribuir a la implementación de la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030, a través de las políticas públicas plasmadas en el Plan Nacional Plurianual del Sector Público, los planes institucionales, sectoriales y territoriales y los presupuestos nacionales y municipales, y establecerá explícitamente la articulación de dichas políticas con los Objetivos y Líneas de Acción de la Estrategia” (MEPYD, 2012, p. 22).

- 18 La línea de acción 1.1.2.1 del artículo 21 es un compromiso de estado a desarrollar el perfil de planificación de los municipios para que estos formulen planes en coordinación con el gobierno central:

“Fortalecer las capacidades técnicas, gerenciales y de planificación de los gobiernos locales para formular y ejecutar políticas públicas de manera articulada con el Gobierno Central” (MEPYD, 2012, p. 31).

- 19 En adición, la línea de acción 1.1.2.3 del artículo 21 describe el compromiso asumido por los municipios de mantener una mesa de diálogo permanente con sus habitantes para conocer sus preferencias, su diagnóstico y valoraciones. El plan de desarrollo municipal es el compendio que usa de insumo dicha dinámica:

“Establecer mecanismos de participación permanente y las vías de comunicación entre las autoridades municipales y los habitantes del municipio para promover la permanente participación social activa y responsable en los espacios de consulta y concertación del gobierno local, mediante el desarrollo de una cultura de derechos y deberes de las y los munícipes y el fortalecimiento de las organizaciones comunitarias y representativas de los distintos sectores que interactúan en el municipio, enfatizando las de niños, niñas, adolescentes, jóvenes y mujeres” (MEPYD, 2012, p. 31).

- 20 El numeral 7 del artículo 29 constituye una importante reforma asociadas al primer eje de la END, haciendo mandatorio que los municipios formulen sus respectivos planes de desarrollo municipal y los implementen:

“Todos los municipios del país contarán con planes de desarrollo municipal, elaborarán y ejecutarán sus presupuestos participativos, en un plazo no mayor de cinco (5) años” (MEPYD, 2012, p. 31).

1.3.3 Ley 498-06 de Planificación e Inversión Pública

- 21 El literal C del artículo 25 reconoce los Planes Regionales como uno de los instrumentos de planificación nacional que integra su estructura coordinación con la *Estrategia de Desarrollo* y el *Plan Nacional Plurianual del Sector Público*:

“Planes Regionales, que expresaran las orientaciones del Plan Nacional Plurianual del Sector Publico en los ámbitos regionales del país e incluirá la participación de los Ayuntamientos de los Municipios y del Distrito Nacional” (Congreso, 2006, p. 52).

- 22 En este sentido el literal B del artículo 3 establece el principio de coordinación entre los planes de desarrollo, definidos en los términos de la Ley 176-07 del Distrito Nacional y los Municipios, y la planificación nacional:

“Los objetivos, metas y acciones asociadas a las políticas sectoriales y globales incluidas en los planes de desarrollo, deben ser compatibles y guardar una relación lógicamente consistente entre sí dentro del contexto macroeconómico y el financiamiento disponible” (Congreso, 2006, p. 42).

1.4 El PEDN y la Nueva Agenda Urbana

1.4.1 ¿Qué es la Nueva Agenda Urbana?

- 23 La Nueva Agenda Urbana (NAU) es un compendio de 175 principios y compromisos no vinculantes que los estados miembros de las Naciones Unidas han acogido con la meta de introducir reformas sustanciales en las ciudades del mundo orientadas a garantizar en ellas un clima de igualdad, calidad de vida y desarrollo sostenible (UN-Habitat, 2016b).

1.4.2 Relevancia de la Nueva Agenda Urbana

- 24 La NAU es sin duda uno de los emprendimientos científicos y sociales de desarrollo urbano más importantes de la historia reciente. El producto terminado tiene su origen en la asamblea Habitat I de las Naciones Unidas, celebrada en 1976. Su conformación desde entonces se ha nutrido de vasta información sobre las mejores prácticas a nivel global, así como de la participación de numerosos actores relevantes. Solo en la asamblea Hábitat III celebrada en Quito en 2016 y formada con la meta de formalizar la NAU, participaron 30,000 personas de 167 países incluyendo profesionales de áreas afines, científicos, académicos, miembros de la sociedad civil, organizaciones de protección de la mujer y los infantes, organizaciones no gubernamentales, entre otros grupos relevantes (UN, 2016b).
- 25 El balance final de participantes en el proceso de conformación de la NAU presenta una nómina aún más amplia de integrantes y organismos de diversos niveles, orígenes y carteras:

“...Estados Miembros; organizaciones intergubernamentales; el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat) y más de 40 organismos, fondos y programas de las Naciones Unidas; 200 expertos de las Unidades Políticas con 20 organizaciones colíderes; 16 agrupaciones de partes interesadas de la Asamblea General de Asociados; miles de gobiernos sub-nacionales y locales y todas las principales redes de gobiernos locales y regionales, coordinados por el Grupo Mundial de Trabajo de los Gobiernos Locales y Regionales; 197 Estados participantes; más de 1.100 organizaciones; y más de 58.000 redes (p. iv-v).”

1.4.3 La NAU y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

- 26 La NAU se inscribe dentro de la estructura de la Agenda 2030 que busca la erradicación de la pobreza, la prosperidad y bienestar de las poblaciones, el manejo sostenible del medio ambiente y un clima de paz mundial (UN, 2015). De esta agenda se derivan 17 objetivos conocidos como los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas. La NAU incorpora de forma directa o indirecta los 17 ODS, sin embargo, se desprende directamente del Objetivo 11. Este objetivo se titula "*Ciudades y Comunidades Sostenibles*" y propone "*lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles*".
- 27 Por instrumentalizar este concepto y los demás englobados en los lineamientos de la Agenda 2030 de una forma integral, la NAU busca que las ciudades produzcan bienestar humano medido en función del desarrollo personal, políticas de equidad, acceso democrático a la geografía urbana y desarrollo de infraestructura urbana. Procura además que para este fin las ciudades mejoren su relación con el medio ambiente (UN-Habitat, 2016b).

1.4.4 La NAU en la conformación del PEDN2030

- 28 Junto a la mayoría de los países del mundo, República Dominicana fue uno de los estados participantes en Habitat III, contribuyendo a la construcción de conocimiento con las reflexiones de su cuerpo técnico y proveyendo información local como insumo para colaborar en la formación de la NAU. El PEDN2030 está estructurado tomando en cuenta los aprendizajes de la NAU.
- 29 Las consultas ciudadanas y técnicas hechas para lograr el plan fueron su gran insumo, permitiendo la identificación de los desafíos urbanos del DN, así como la valoración de estos desafíos de forma cuantitativa y cualitativa. Estas consultas permitieron conocer mejor las expectativas comunes entre actores de la ciudad y sus diversas ideas planteadas para lograr estas expectativas. Concluido el proceso de consultas, los lineamientos en la NAU fungieron el rol de perspectiva o marco de referencia para explorar las posibles direcciones de los planes de respuesta. La NAU es un documento notablemente influenciado por las premisas del llamado Nuevo Urbanismo, que es en gran medida una reacción reflexiva ante el urbanismo impersonal y de segregación de mediados del siglo XX. Este Nuevo Urbanismo busca priorizar una experiencia humana directa y gratificante en la ciudad, rescatando escalas que permitan la socialización y promoviendo la densificación urbana. Y para esto se vale de la priorización de los intereses del peatón, los usos mixtos, transporte público de masas, el eventual desincentivo del uso del automóvil privado, la integración de los sectores segregados del territorio, la potenciación de los espacios públicos, entre otros conceptos (CNU, 2001).

1.5 Relación con Plan de Ordenamiento Territorial del DN

- 30 El PEDN es la estrategia integral de acciones e inversión en la pluralidad de dimensiones que tiene el Distrito Nacional en su condición de territorio urbano y de líder del sistema metropolitano de la Región Ozama (Congreso, 2001). En consecuencia, el Plan de Ordenamiento Territorial 2030 (POT2030) es un proyecto inscrito dentro del Plan Estratégico del Distrito Nacional 2030 (PEDN2030). Las acciones e inversiones del PEDN2030 abarcan en un sentido general las siguientes áreas:
- Desarrollo humano.** El desarrollo humano o empoderamiento de sus habitantes basado en aprendizaje significativo y el contrato social.
 - Reformas territoriales.** Estas son necesarias para hacer de la ciudad un sistema democrático que crece y se transforma sosteniblemente, y vinculan principalmente desarrollo urbano, espacio público, movilidad y ecosistemas naturales.
 - Reformas jurídicas.** Considerando que las reformas territoriales deben estar coordinadas con un marco jurídico actualizado y cónsono, el PEDN aborda además proyectos de reforma jurídica necesarios para lograr estos fines.
 - Gobernanza.** Finalmente, en un esquema en el que el poder municipal esta descentralizado, el PEDN incluye proyectos de redes entre agencias y asociaciones civiles que hagan posible la gobernanza.

- 31 Bajo esta sombrilla holística del PEDN2030, el POT2030 es la estrategia que aborda en mayor detalle todas las reformas territoriales, esto es, las reformas tocantes a la política municipal de uso de suelo en toda su extensión. La Ley 176-07 del Distrito Nacional y los Municipios hace diferencia entre el Plan Municipal de Desarrollo descrito en el Literal C de su Artículo 122, y el ordenamiento territorial, mencionado como una de las áreas derivadas del primero. En cuanto al órgano responsable de formulación del POT, el artículo 126 señala que la Oficina de Planeamiento urbano debe entre sus funciones “y regular y gestionar el

planeamiento urbanístico, uso de suelo y edificación en las áreas urbanas y rurales del territorio municipal, desde criterios de inclusión y equidad social y de género, participación y eficiencia” (Congreso, 2007). En atención a la Agenda 2030 del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), tanto el PEDN2030 como el POT2030 tienen una vigencia de implementación que concluye en el año 2030.

1.6 Versiones precedentes

1.6.1 Plan Estratégico del Distrito Nacional 2005-2015

32 Demarcado territorialmente desde el segundo semestre de 2001, el gobierno del Distrito Nacional abrazó en 2003 el compromiso formal de planificar colegiadamente sus acciones e inversiones en la ciudad mediante planes participativos. Esto sentó las bases para que en 2005 se celebrara el Primer Congreso Santo Domingo 2015. Este evento consistió de una mesa multisectorial en la que los diferentes sectores que inciden en la ciudad tuvieron la oportunidad de interactuar y proveer su insumo, mismo que sirvió de materia prima para la elaboración del primer plan de la ciudad, el Plan Estratégico del Distrito Nacional 2005-2015.

33 Durante el proceso de consultas participaron personas y organizaciones proveyendo consenso sobre las necesidades de la ciudad y su visión de futuro. Como resultado, se determinó que la comunidad residente en el Distrito Nacional lo visualizaba como un importante jugador regional en el marco de los territorios caribeños, en el que debía primar un clima de apertura, igualdad, actualización y de habitabilidad:

"Santo Domingo de Guzmán, ciudad de puertas abiertas, capital económica y cultural del Caribe, insertada en la sociedad del conocimiento, facilitadora de la equidad, la calidad de vida y el desarrollo humano."

34 De esta visión se derivaron 5 lineamientos principales: (1) Gestión de la Calidad Ambiental, (2) Ordenamiento del Territorio y Renovación Urbana, (3) Movilidad Urbana, (4) Cultura Ciudadana y (5) Gobierno de la Seguridad. Estos a su vez derivaron en 25 proyectos estratégicos en la forma que muestra la lista debajo:

Tabla 1 c1: Proyectos por lineamientos de PEDN 2005-2015

Lineamiento 1: Gestión de la Calidad Ambiental	P 01 Plan Santo Domingo Verde P 02 Parque Litoral Sur Distrito Nacional P 03 Plan Maestro de Abastecimiento P 04 Plan Maestro de Aseo
Lineamiento 2: Ordenamiento del Territorio y Renovación Urbana	P 05 Plan Mercadeo de Ciudad P 06 Alcantarillado Pluvial Distrito Nacional 2030 P 07 Catastro Distrito Nacional Digital P 08 Plan de Ordenamiento Territorial P 09 Rehabilitación del Centro de Los Héroes P 10 Mejoramiento Hábitat Cuenca Ríos Ozama, Isabela P 11 Recuperación del Barrio Santa Bárbara P 12 Puerto de Santo Domingo
Lineamiento 3: Movilidad Urbana	P 13 Malla Peatonal P 14 Seguridad Vial del DN P 15 Ruta de Transporte de Carga del DN

	P 16 Integración de la Calle Dr. Defilló
Lineamiento 4: Cultura Ciudadana	P 17 Educación Ciudadana P 18 Animación Urbana y Arte Público P 19 Plan Revitalización Integral de la CCSD P 20 Centro de Cultura Contemporánea de SD
Lineamiento 5: Gobierno de la Seguridad	P 21 ADN Transparente P 22 Formando Ciudadanos P 23 Gestión de Riesgo P 24 Ciudad Segura P 25 Mancomunidad del GSD

Fuente: Elaboración propia basada en datos del Plan Estratégico del Distrito Nacional 2005-2015

1.6.2 Resumen de estado actual de proyectos por lineamientos PEDN 2005-2015

- 35 A continuación se presenta un resumen de las acciones tomadas por los actores responsables desde el marco de cada proyecto. La fuente de insumo para la tabla de balance la constituyó la consultoría realizada en 2015 por la firma Consultoría y Sistemas de Gestión Financiera y Administrativa (CONFIHOG), las Memorias Anuales del ADN (2005-2015), entrevistas con técnicos relacionados y el documento del Plan Estratégico del Distrito Nacional 2005-2015.
- 36 Producto de este proceso de acopio de información, 21 de los 25 proyectos pudieron ser estudiados. Cuatro proyectos permanecen sin información de balance por diferentes razones. Los proyectos *Alcantarillado Pluvial del DN* (P 06) e *Integración de la Calle Dr. Defilló* (P 16) no se concretaron en los términos esperados. En adición a esto, no se encontraron informaciones sobre los avances de los proyectos *Centro de Cultura Contemporánea de Santo Domingo* (P 20) y *Seguridad Vial del Distrito Nacional* (P 14).
- 37 Como observación importante, a pesar de que cada proyecto tiene un nivel de pertinencia que justifica su ejecución y ha impactado las problemáticas que eran su objeto, en el área de *Movilidad Urbana, Gestión de la Calidad Ambiental y Ordenamiento Territorial y Renovación Urbana*, los desafíos de movilidad urbana, infraestructura y espacio público siguen vigentes y crecientes. La demanda insatisfecha de transporte rápido de masas (In. *Mass Rapid Transit* o MRT), la sobrepoblación de vehículos privados de motor relacionada, el déficit de alcantarillado sanitario y el déficit de espacio público son obstáculos de infraestructura y capacidad instalada que limitan el desarrollo sostenible de la ciudad, además de constituirse en una considerable amenaza de salud pública para el 20% de la población nacional que usa el territorio, esto es aproximadamente 2 millones de personas.

Tabla 2 c1: Balance Lineamiento 1, Gestión de la Calidad Ambiental

Proyecto	Objetivo	Resumen de Balance
P 01 Plan Santo Domingo Verde	El plan tiene por fin establecer una fuerte estructura verde en el Distrito Nacional, sostenible a largo plazo, equilibrada en su composición y	<ol style="list-style-type: none"> Incremento del número de árboles en los espacios públicos del Distrito Nacional (reforestación en varias avenidas y manejo de parques). Establecimiento, en algunas avenidas de un arbolado compuesto por especies adecuadas a las condiciones ambientales de la ciudad (programa cambio de árboles invasivos por nativos). Se realizó reforestación en diferentes avenidas e investigo el comportamiento de las diferentes especies arbóreas en el medio urbano. Se inició una restauración ambiental y de la playa de Güibia.

	distribución, resistente a las condiciones ambientales y al medio urbano.	<ol style="list-style-type: none"> Debería mejorarse la aplicación de la guía de control a la siembra ejecutada por privados en las aceras públicas y la educación de la ciudadanía sobre los beneficios y el manejo de los árboles. No se encontraron evidencias relevantes que mostraran el establecimiento de un sistema verde compuesto por corredores verdes interconectados con los grandes parques, el litoral del mar y las riberas de ríos y cañadas.
P 02 Parque Litoral Sur Distrito Nacional	La rehabilitación del paseo marítimo de Distrito Nacional, es un proyecto de gran escala, que implica devolver la calidad espacial y paisajística de este conector urbano metropolitano a la ciudad. Logrando una continuidad y coherencia espacial entre cada una de las intervenciones.	<ol style="list-style-type: none"> El uso del parque litoral (plaza Juan Barón y parque Eugenio María de Hostos) y la restauración ambiental de Güibia. En menor medida la cuestión de la seguridad en su entorno, la libre accesibilidad y la restauración ambiental de frente costero. No existen indicadores que ayuden a medir el aumento del valor económico del suelo.
P 03 Plan Maestro de Abastecimiento	A partir del programa de seguridad alimentaria, establecer y eficientizar la red de mercados minoritarios e incorporación de los mismos como parte de la oferta de espacio público del DN.	<ol style="list-style-type: none"> Avances en la reconstrucción de los mercados de minoristas de Villa Consuelo, Cristo Rey y Villas Agrícolas. Quedan pendientes los mercados de Gualey, Honduras y avenida Mella. Existe una normativa nacional sobre manejo de productos alimenticios para los mercados, la cual deberá ser aplicada. Se realizaron procesos de capacitación sobre higiene, en coordinación con Salud Pública. Es un tema pendiente el fortalecimiento organizativo de los mercaderes y salubridad de los mercados. Los propósitos de este proyecto fueron alcanzando parcialmente porque las normativas han sido elaboradas desde una perspectiva nacional, y los temas educativos, la ejecución de la red de minoristas, y la supervisión de la aplicación de las normativas sobre manejo de productos alimenticios y sobre las condiciones de los establecimientos siguen pendientes.
P 04 Plan Maestro de Aseo	Establecer un servicio de residuos sólidos sustentable, con el objetivo: (1) Mantener el medio ambiente saludable, (2) gestionar los residuos en una manera ambientalmente Correcta, (3) minimizar la cantidad de residuos para reducir la carga en el sistema.	<ol style="list-style-type: none"> Con el apoyo de la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA), el Ayuntamiento del Distrito Nacional (ADN) realizó el estudio del Plan de Manejo Integrado de Desechos Sólidos en el Distrito Nacional. En el 2013 la Mancomunidad del GSD presentó el plan maestro para el manejo integral de los desechos sólidos. En 2015 se inició un plan de manejo integral de desechos sólidos entre el vertedero de Duquesa y el Ministerio de Medio Ambiente. Construcción de punto de transferencia Villas Agrícolas. Compañías Comunitarias de Recolección de desechos sólidos. Programas de educación reciclaje Circunscripción 3 y Ciudad Colonial. Programa educativo las 3Rs Rutas y frecuencias. Sistema de Monitoreo y adquisición de 24 unidades compactadoras. Adquisición de equipos barredoras automáticas para túneles y elevados. Equipo de trituración de desechos de poda.

Fuente: Plan Estratégico del Distrito Nacional 2005-2015, Consultoría y Sistemas de Gestión Financiera y Administrativa (CONFIHOG), Memorias Anuales del ADN (2005-2015) y entrevistas

Tabla 3 c1: Balance Lineamiento 2, Ordenamiento del Territorio y Renovación Urbana

Proyecto	Objetivo	Resumen de Balance
		<ol style="list-style-type: none"> Registra avance en relación a la definición y promoción de la imagen de ciudad, lo cual deberá sostenerse en el tiempo.

<p>P 05 Plan Mercadeo de Ciudad</p>	<p>Conducir el crecimiento económico de Santo Domingo a través de la realización de oportunidades y el aumento del conocimiento de las ofertas de la ciudad, dando valor la posición de Santo Domingo como el centro líder regional en República Dominicana</p>	<ol style="list-style-type: none"> 2. Se desarrollaron campaña sobre Santo Domingo como destino turístico, creación y buena relación con el Clúster Turístico de Santo Domingo. 3. No se encontraron estrategias locales ni en coordinación con otras entidades para convertir la ciudad como centro preferido de servicios y mayor atractivo para inversionistas, como estaba previsto en el PEDN 2015. 4. El mejoramiento del nivel de colaboración de la industria turística tuvo avance en los intercambios con el Clúster. 5. No existen evidencias claras en torno a que Santo Domingo sea atractivo de los principales eventos, conferencias y mercados turísticos claves, como se definió en el PEDN 2015.
<p>P 06 Alcantarillado Pluvial Distrito Nacional 2030</p>	<p>El plan consiste en abordar de manera sistemática el problema de drenaje pluvial en los puntos conflictivos, donde existen puntos de inflexión o puntos Muertos donde se acumulan las aguas de lluvia o de escorrentía.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. No fue posible concretar la estructura sostenible que desarrollaría la CAASD para el manejo de los desagües pluviales en la ciudad. 2. A pesar de esto, se realizaron estudios correspondientes. 3. El ADN implementó acciones que se vinculan con el tema de alcantarillado como la reconstrucción de colectores existentes en estado de deterioro, construcción de nuevos filtrantes y colectores para mayor retención de sedimentos, limpieza de sépticos. Acciones que han mitigado mínimamente el gran problema de falta de alcantarillado.
<p>P 07 Catastro Distrito Nacional Digital</p>	<p>Establecer una base de datos única, del DN conformada por todas las capas que conforma el territorio desde el sub-suelo al área, con capacidad de ser alimentada y verificada como la herramienta fundamental de gobierno local.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. En el momento de revisión se observó que la base de datos única estaba en construcción. 2. De modo parcial se avanzaría en la unificación de la base de datos catastrales del Distrito Nacional y en la incorporación de todas las capas de información en el sistema de información georreferenciado (SIG). 3. El ADN ha realizado diagnóstico de uso de suelo por circunscripciones.
<p>P 08 Plan De Ordenamiento Territorial</p>	<p>Formular el Plan de Gestión y Ordenación del Territorio del Distrito Nacional partiendo de un enfoque sistémico. Se contemplan los siguientes componentes: Diagnóstico Situacional, Contenido del Plan, Sistema de Gestión, Socialización y Retroalimentación, y Difusión. Se prevé que el proceso de formulación resulte de la coordinación y concertación con los diferentes sujetos públicos y privados vinculados a los subsistemas urbanos de la ciudad.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tuvo avances de carácter instrumental, porque se aprobaron algunas normativas, más que en la concepción del diseño total de dicho plan. 2. La capacidad institucional de ADN en materia de instrumento de ordenación avanzó a través de la aprobación de normativas en Ciudad Colonial, en la Circunscripción 1, en proceso de terminación en la Circunscripción 2 y la normativa de Villas Agrícolas. 3. Las relaciones con entidades como la DGODT han estado avanzadas. 4. La relación con los grupos territoriales ha iniciado, sin embargo, deberá profundizarse y mejorarse con respuesta más rápida a la demanda de ordenamiento territorial, y en particular en los conflictos creados por densidad. 5. La capacidad en recursos humanos es recomendable fortalecerla porque la demanda técnica rebosa las posibilidades de respuestas.
<p>P 09 Rehabilitación del Centro de Los Héroes</p>	<p>(Las instituciones de los diferentes poderes del Estado y de la sociedad que conforman el patronato del centro de los héroes) definir y acometer todo un conjunto de acciones de corto, mediano y largo plazo para que el centro de los héroes sea exhibido con orgullo como un verdadero patrimonio nacional.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Avanzó en el reordenamiento. La ordenanza 1-2013 determinó la reorganización del tránsito en el Centro de los Héroes. 2. Se realizaron construcciones de aceras y contenes, pavimentación y señalización. 3. Aunque la ejecución del proyecto ha sido afectada por la cultura de resistencia al cambio de los conductores, a lo cual se adiciona el déficit de estacionamiento, el mismo es calificado como satisfactorio.
<p>P 10 Mejoramiento Hábitat en Cuenca Ríos Ozama, Isabela</p>	<p>Mejorar las condiciones de los ríos Ozama e Isabela y de los barrios ubicados en sus cuencas, focalizando los</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. El ADN hizo un estudio sobre las condiciones socioeconómicas de los residentes en los barrios que bordean la cuenca de los ríos Ozama e Isabela, acompañado de una estrategia para enfrentar los problemas medioambientales y de vulnerabilidad que afectan a sus residentes.

	siguientes aspectos: factores de contaminación ambiental, factores de vulnerabilidad de asentamientos, y factores de cultura ciudadana.	<ol style="list-style-type: none"> 2. El estudio abarca los barrios La Ciénaga, Los Guandules, Gualey, Las Cañitas, Simón Bolívar, Capotillo y La Zurza. 3. Los programas educativos sobre reciclaje, manejo de desechos sólidos y la actuación de las empresas comunitarias de recolección de desechos siguen siendo buenas prácticas a considerar a futuro. 4. Ambos propósitos se mantienen como válidos. La creación de la Comisión Presidencial para el Saneamiento de las Cuencas de los Ríos Ozama e Isabela es una oportunidad para avanzar a una mayor velocidad con el alcance de los objetivos e indicadores.
P 11 Recuperación del Barrio Santa Bárbara	Revitalización del Barrio de Santa Bárbara en colaboración con la Agencia de Cooperación Española para el Desarrollo AECID, mediante la mejora de las condiciones ambientales y de habitabilidad, la recuperación de espacios públicos y el patrimonio, y la participación de sus habitantes en el sector de servicios de la Ciudad Colonial de Santo Domingo.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Se encontró como avance la revitalización del barrio Santa Bárbara, lo cual fue posible por el apoyo de AECID. 2. Dentro del marco de trabajo del proyecto Santa Bárbara, cambió y mejoró el alcantarillado de la zona. 3. Salvo el caso de Santa Bárbara y la intervención en la denominada ciudad Ovandina, no se registran avances en relación al fomento de viviendas de interés social. 4. Hubo progreso en la reorganización del sistema eléctrico y el compromiso financiero con el pago, en la mejora de las redes de agua, educación en el manejo de residuos sólidos y sensibilización sobre el valor patrimonial del barrio de Santa Bárbara.
P 12 Puerto de Santo Domingo	Revitalizar y ampliar el puerto de Santo Domingo, emprendido por el Grupo SANSOUCI. Desarrollar un proyecto urbanístico de gran escala que comprende la rehabilitación y modernización del puerto, un desarrollo inmobiliario de uso mixto en la margen oriental, el desarrollo de una marina deportiva y un club náutico, así como la rehabilitación de áreas públicas circundantes.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Avanzó en la recuperación de la terminal Don Diego y la construcción de la terminal de Sans Souci, por iniciativa del Gobierno Central. 2. Por iniciativa de la Alcaldía se rehabilitaron y modernizaron áreas públicas circundantes como las plazas Rubén Darío, Cervantes y Juan Barón; y el Trujillo-Hull, conocido como Obelisco Hembra. 3. Quedaron pendientes la construcción y operación de una marina deportiva y un club náutico, la integración del proyecto con y facilitación del acceso a la Ciudad Colonial de Santo Domingo y la construcción y desarrollo de un proyecto residencial, turístico y comercial de uso mixto.

Fuente: Plan Estratégico del Distrito Nacional 2005-2015, Consultoría y Sistemas de Gestión Financiera y Administrativa (CONFIHOG), Memorias Anuales del ADN (2005-2015) y entrevistas

Tabla 4 c1: Balance Lineamiento 3, Movilidad Urbana

Proyecto	Objetivo	Resumen de Balance
P 13 Malla Peatonal	Rescate del espacio público para circulación peatonal en el entorno de equipamientos comunitarios, vinculados en red como malla peatonal, a partir de los conceptos de intermodalidad del transporte, acceso universal en la ciudad.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Se aprobó una normativa sobre ventas en espacios públicos, mejoramiento del barrio Chino. 2. Para ejecutar el proyecto desde una visión global, o más amplia de la ciudad, tendría que aumentarse la cobertura de incidencia del proyecto. 3. El alcance fue limitado en cuanto a la necesidad de conectividad entre espacios recreativos de escala urbana y espacios recreativos de carácter local; organizados y vinculados en red hasta estructurar la malla peatonal, ejecución sistemática de políticas de defensoría y uso del espacio público, intermodalidad en el transporte, arbolado y alumbrado público, señalización y estacionamiento vehicular.
P 14 Seguridad Vial del DN	Ayudar a prevenir accidentes de tráfico y la minimización de sus efectos, especialmente para la vida de las personas, cuando tuviera lugar un accidente; emplear tecnologías para dicho fin en cualquier vehículo de transporte terrestre (colectivo, camión, automóvil, motocicleta y bicicleta).	No se encontraron evidencias concretas que ayuden a medir el alcance del proyecto.

<p>P 15 Ruta de Transporte de Carga del DN</p>	<p>Mitigar el efecto del transporte de carga en la ciudad, haciendo énfasis en la Av. George Washington.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Avanzó con la aprobación y aplicación de la Normativa para el transporte de carga del Malecón y Ciudad Colonial. 2. Las regulaciones y horarios fueron de cumplimiento parcial. No se encontraron informaciones para determinar las vías que por sus características son las más adecuadas para la circulación de los vehículos de carga. 3. La conservación de la capa asfáltica, para disminuir las posibilidades de accidentes y dar mayor seguridad a los conductores de vehículos ligeros y a los peatones, avanzó con apoyo del Ministerio de Obras Públicas. 4. No existen indicadores que ayuden a medir el alcance de la disminución de accidentes.
<p>P 16 Integración de la Calle Dr. Defilló</p>	<p>Brindar una sección vial continua a calle Dr. Defilló como eje de circulación norte-sur entre las avenidas J. F. Kennedy y 27 de Febrero. Esto facilitaría la accesibilidad y conectividad del sector los Praditos.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Este proyecto no fue realizado. 2. Se halló poco estructurante en relación a las estrategias globales de movilidad urbana del Distrito Nacional. 3. A esto se añade la inviabilidad económica y social.

Fuente: Plan Estratégico del Distrito Nacional 2005-2015, Consultoría y Sistemas de Gestión Financiera y Administrativa (CONFIHOG), Memorias Anuales del ADN (2005-2015) y entrevistas

Tabla 5 c1: Balance Lineamiento 4, Cultura Ciudadana

Proyecto	Objetivo	Resumen de Balance
<p>P 17 Educación Ciudadana</p>	<p>Diseñar y ejecutar procesos, programas y campañas cívicas: Educación en gestión comunitaria “Escuela de Líderes Comunitarios”. Campaña de seguridad vial “Respete”. Campañas de Defensoría de Espacios Públicos. Educación sobre el manejo de disposición final de los desechos sólidos y reciclaje en lo que respecta a la basura. Charlas “Cambia Santo Domingo”.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Se realizaron campamentos de verano, jornada por amor a mi ciudad. 2. No se encontraron evidencias que ayudaran a revelar acciones en torno a creación y estímulo redes culturales, turísticas, artísticas, de equidad de género y de juventud, para ofrecerle oportunidades productivas a proyectos que mejoren la calidad de vida de la población de la ciudad.
<p>P 18 Animación Urbana y Arte Público</p>	<p>Elaborar programas de animación sociocultural basados en la inserción de obras como componente de recreación en la política del uso del espacio público y en función del rescate y enriquecimiento de hábitos, valores y costumbres que forman parte de la identidad y sentido de pertenencia de los municipios de Santo Domingo.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Se registran actividades desarrolladas por el ballet Folclórico del Distrito Nacional. 2. Se llevó a cabo un el programa de educación musical para los jóvenes. 3. Se brindó apoyo al sistema de bandas de música juveniles 4. Se realizó el rescate y consolidación del Carnaval del Distrito Nacional, que se celebra los cuatro domingos de febrero de cada año. 5. No existen documentos, informes o reportes que se puedan utilizar para cuantificar el grado de alcance de lo propuesto en torno a promover una cultura civilista que incremente el capital social y la solidaridad ciudadana en el Distrito Nacional.
<p>P 19 Plan Revitalización Integral de la CCSD</p>	<p>Articular programas, proyectos y acciones encaminados al desarrollo socioeconómico del centro histórico de la Ciudad de Santo Domingo; expresado en una base que define la estrategia de localización de actividades y el potencial de uso de las diferentes zonas.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. En la línea de identidad cultural se avanzó en un 100%, en lo concerniente al Plan Regulador y en lo referente a las normativas pertenecientes al Plan de Revitalización Integral de Ciudad Colonial. 2. Se avanzó en la modificación de los contenidos y elementos de las normativas. 3. Se progresó en la categorización de los inmuebles, se verificó que cerca de 20% de las categorías cambiaron, después de una exhaustiva revisión realizada. 4. La clasificación general de las edificaciones de Ciudad Colonial se encuentra realizada. 5. El proyecto polígono cultural-institucional-turístico quedaría consolidado al terminar la intervención del Ministerio de Turismo, el cual con su Programa de Fomento al Turismo realizado con fondos del BID, se encuentra realizando importantes intervenciones como las de infraestructura física, que se observan y que están dentro del Plan de Revitalización.

		<ol style="list-style-type: none"> 6. De igual forma se planificó ubicar una Plaza de Buhoneros y la generación de un espacio para la realización de actividades comunitarias. 7. Fueron definidos los objetivos de mejoramiento de ofertas de estacionamiento, una propuesta de tránsito, el mejoramiento de servicios claves (recolección de basura, abastecimiento de agua potable), se intervino el alumbrado público con un nuevo sistema de iluminación y mejorar la seguridad urbana. 8. Con el proyecto MITUR-BID se planificó el soterrado de los cables en primera etapa de las calles arzobispo Meriño, Isabel la Católica, Calle las Mercedes y calle Arzobispo Noel de modo parcial. 9. Se encontró como avance la revitalización del barrio Santa Bárbara, lo cual fue posible por el apoyo de AECID. 10. La intervención aportó al fortalecimiento institucional del tejido asociativo, que tiene como expresión orgánica principal a la Junta de Vecinos. 11. Hubo progreso en la reorganización del sistema eléctrico y el compromiso financiero con el pago, en la mejora de las redes de agua, educación en el manejo de residuos sólidos y sensibilización sobre el valor patrimonial del barrio de Santa Bárbara. 12. Salvo el caso de Santa Bárbara y la intervención en la denominada ciudad Ovandina, no se registran avances en relación al fomento de viviendas de interés social. 13. Se previeron tres proyectos de revitalización: remodelación de la calle El Conde, remodelación de la avenida Mella y recalificación del área del Puerto. 14. El avance más significativo corresponde al mejoramiento de la imagen urbana. Lo cual ha sido alcanzado por la inversión realizada por MITUR-BID. Con este proyecto, se están trabajando diversos puntos neurálgicos de Ciudad Colonial. 15. Se está llevando a cabo el soterramiento y la mejora del sistema eléctrico, la colocación de nuevas tuberías de abastecimiento de agua potable, el mejoramiento del sistema de alcantarillado y colocación de cloacas. 16. Dentro del marco de trabajo del proyecto Santa Bárbara, cambió y mejoró el alcantarillado de la zona de Santa Bárbara.
<p>P 20 Centro de Cultura Contemporánea de SD</p>	<p>Duplicar la iniciativa, experiencia y éxito de Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona: en la generación de debate, pensamiento y reflexión en torno a la ciudad y el espacio público así como sobre los temas que vertebran la actualidad.</p>	<p>Sobre estas acciones no se encontraron informaciones al respecto en las memorias revisadas (2004-2005 hasta 2013-2014).</p>

Fuente: Plan Estratégico del Distrito Nacional 2005-2015, Consultoría y Sistemas de Gestión Financiera y Administrativa (CONFIHOG), Memorias Anuales del ADN (2005-2015) y entrevistas

Tabla 6 c1: Balance Lineamiento 5, Gobierno de la Seguridad

Proyecto	Objetivo	Resumen de Balance
<p>P 21 ADN Transparente</p>	<p>Promover la gobernabilidad democrática a partir de la presentación a la luz pública de los ingresos, como las ejecuciones presupuestarias trimestrales de la municipalidad, desde la oficina de libre acceso a la información pública y los boletines estadísticos publicados.</p>	<p>Se ofrece mediante la Oficina de Libre Acceso a la Información todas las informaciones solicitadas por los munícipes.</p>

<p>P 22 Formando Ciudadanos</p>	<p>Fortalecer la figura de la autoridad municipal, restableciendo las condiciones de deberes y entrenamiento, así como creando convenios interinstitucionales para la formación académica de sus miembros.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. En el reporte de la memoria anual 2013-2014 se lee que los policías reciben periódicamente cursos de formación, en la escuela de capacitación y entrenamiento de la Policía Distrital, la cual opera con la asistencia del Cuerpo de Ayudantes Militares. 2. Los cursos de formación están orientados a las actividades que desarrollan los Policías Distritales dentro de su demarcación y están estructurados bajo un estricto reglamento, con una duración de treinta (30) días. 3. La Policía Distrital es una estructura soporte a los demás departamentos que trabajan con espacios públicos, parque, edificaciones, bienes inmuebles, áreas verdes, normativas, etc. 4. No se encontraron datos que prueben el grado de alcance de la prevención de los altos índices de violencia.
<p>P 23 Gestión de Riesgo GSD</p>	<p>Definir el mapa de áreas no-urbanizables y establecer políticas de compromisos sobre los predios identificados y zonas de riesgo (perímetros fluviales, costeros, cañadas, subsuelo comprometido, etc.).</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Existe un flujo permanente de intercambio entre la Comisión Nacional de Emergencia y los grupos técnicos de trabajo el ADN. 2. El ADN participa en las declaratorias de alerta y discontinuación de Tormentas en el COE y dado seguimiento a Vaguada y Onda Tropical. 3. Además han coordinado diversos cursos y talleres sobre gestión de riesgos y presentado estudio sobre Micro Zonificación Sísmica, etc. 4. Para fortalecer la capacidad operativa se realizaron estudios sobre ruidos en el Distrito Nacional y el Centro Histórico y de partículas en el sector Santa Bárbara.
<p>P 24 Ciudad Segura</p>	<p>Conformar una fuerte estructura interna e inter-institucional abocada a garantizar el gobierno de la seguridad democrática dentro de una mancomunidad metropolitana comprometida, participativa y sostenible. (Consejo del Gobierno de la Seguridad Democrática).</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. En relación al fortalecimiento del Cuerpo de Bomberos hay evidencias sobre la adecuación de 13 estaciones. 2. Una acción clave, y que ha servido de soporte técnico-metodológico, son los estudios realizados a través del Observatorio Ciudadano. 3. El equipo de consultores no encontró informaciones cualitativas y cuantitativas que aporten al análisis sobre el alcance sobre la convivencia a partir de la participación democrática y la cohesión social, más allá de los aspectos consultivos.
<p>P 25 Mancomunidad del GSD</p>	<p>Fortalecer las relaciones intermunicipales entre el Distrito Nacional, Santo Domingo Este, Santo Domingo Norte, Santo Domingo Oeste, Boca Chica, Los Alcarrizos, Pedro Brand, San Antonio de Guerra, Bajos de Haina y el municipio de San Cristóbal.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Estos planes continúan siendo desafíos y deberán incorporarse en el PEDN 2030. Las principales acciones de la Mancomunidad corresponden a acciones vinculadas a la mejora de la vía del vertedero de Duquesa, saneamiento de la cuenca de los ríos Ozama e Isabela. 2. Los progresos alcanzados han estado orientados a la conformación de la mesa de trabajo de revisión propuesta de ley Código de Tránsito y Transporte Terrestre de la República Dominicana (ADN, Mancomunidad del Gran Santo Domingo, FEDOMU) y el impulso de la Mesa Metropolitana de Gestión Ambiental. 3. En el momento de realizarse la revisión del PEDN no hay registro de acciones coordinadas en temas mercados, movilidad urbana, vivienda y seguridad humana.

Fuente: Plan Estratégico del Distrito Nacional 2005-2015, Consultoría y Sistemas de Gestión Financiera y Administrativa (CONFIHOG), Memorias Anuales del ADN (2005-2015) y entrevistas

1.6.3 El desafío jurídico del PEDN 2005-2015

38 Otro aspecto a considerar es que a pesar de que la Ley 163-01 proveyó límites y autonomía municipal al sistema que hoy conocemos como Distrito Nacional, otros proyectos de ley eran aun necesarios para definir importantes aspectos del devenir municipal como lo es la planificación de su desarrollo. En este sentido, los importantes marcos jurídicos que definen el alcance y naturaleza de los Planes Municipales de Desarrollo fueron puestos en vigor a partir de 2006, un año después de finalizado el proceso del PEDN 2005-2015.

- 39 Hablamos de las leyes 498-06 de Planificación e Inversión Pública, 176-07 del Distrito Nacional y los Ayuntamientos y 1-12 de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Esto puso de manifiesto la necesidad de en lo adelante desarrollar los próximos planes municipales en apego a estos marcos jurídicos. Sin embargo, conceptualmente hay que admitir que es posible derivar los lineamientos del PEDN 2005-2015 de los cuatro ejes de la END (MEPYD, 2012).

Referencias

Alexander (1964). Notes on the synthesis of form.

CNU (2001). Carta del Nuevo Urbanismo. Congress of New Urbanism. Extraído de https://www.cnu.org/sites/default/files/cnucharter_spanish.pdf

Congreso (2001). Ley 163-01 que crea Provincia Santo Domingo y el Distrito Nacional.

Congreso (2006). Ley 498-06 de Planificación e Inversión Pública.

Congreso (2007). Ley 176-07 del Distrito Nacional y los Municipios.

MEPYD (2012). Estrategia Nacional de Desarrollo. Ministerio de Economía, Planificación y desarrollo. Extraído de <http://economia.gob.do/mepyd/wp-content/uploads/archivos/end/marco-legal/ley-estrategia-nacional-de-desarrollo.pdf>

Hazen & Sawyer (2012). Plan Maestro de Alcantarillado Sanitario de Santo Domingo y su Provincia. Coral Gables, FL: Hazen & Sawyer

Holt, R. (2018). Global Cities : Which cities will be leading the global economy in 2035?. Oxford Economics.

IMF (2014). World economic outlook: Legacies, clouds and uncertainties: Is It Time for an Infrastructure Push? The Macroeconomic Effects of Public Investment. International Monetary Fund. Extraído de <https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2014/02/>

Kemmerling, A. & Stephan, A. (2002). The contribution of local public infrastructure to private productivity.

ONE (2018). Dominicana en Cifras 2018. Oficina Nacional de Estadísticas. Extraído de <https://www.one.gob.do/publicaciones>

ONE (2016). Estimaciones y proyecciones nacionales de población 1950-2100. Oficina Nacional de Estadísticas. Extraído de [file:///C:/Users/JJ/Downloads/Estimaciones%20y%20proyecciones%20de%20poblaci%C3%B3n.%20Proyecciones%20sub-nacionales%202000%E2%80%932030,%20volumen%204%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/JJ/Downloads/Estimaciones%20y%20proyecciones%20de%20poblaci%C3%B3n.%20Proyecciones%20sub-nacionales%202000%E2%80%932030,%20volumen%204%20(2).pdf)

ONU (2016). Índice de desarrollo humano del Distrito Nacional. Naciones Unidas. Extraído de http://www.do.undp.org/content/dominican_republic/es/home/ourwork/humandevlopment/successories/mapa-interactivo-de-desarrollo-humano-de-rd.html

ONU (2018). Financiamiento para la Agenda 2030 en países de renta media: Caso República Dominicana. Naciones Unidas. Extraído de http://www.do.undp.org/content/dominican_republic/es/home/library/human_development/financiamiento-para-la-agenda-2030-en-paises-de-renta-media--cas.html

NOAA (2019a). Página de Internet. Extraído de <https://www.nhc.noaa.gov/climo/>

NOAA (2019b). Página de Internet. Extraído de <http://www.aoml.noaa.gov/hrd/tcfaq/E11.html>

UN-Habitat (2013). Streets as Public Spaces and Drivers of Urban Prosperity. Extraído de <https://unhabitat.org/books/streets-as-public-spaces-and-drivers-of-urban-prosperity/>

UN-Habitat (2016a). Measurement of City Prosperity: Methodology and Metadata. UN-Habitat. Extraído de <https://unhabitat.org/wp-content/uploads/2019/02/CPI-METADATA.2016.pdf>

UN-Habitat (2016b). New Urban Agenda. UN-Habitat. Extraído de <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-English.pdf>

UN (2015). Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development. United Nations. Extraído de https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=E

UN (2016). Sustainable Development Goals. United Nations. Extraído de https://www.undp.org/content/dam/undp/library/corporate/brochure/SDGs_Booklet_Web_En.pdf

WB (2019). Dominican Republic profile. World Bank. Extraído de <https://data.worldbank.org/country/dominican-republic>

WHO (2013). Global Action Plan for the Prevention and Control of Non Communicable Diseases. Extraído de https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/94384/9789241506236_eng.pdf;jsessionid=2AD225169BCFOCE3A599C49DECB93D1E?sequence=1

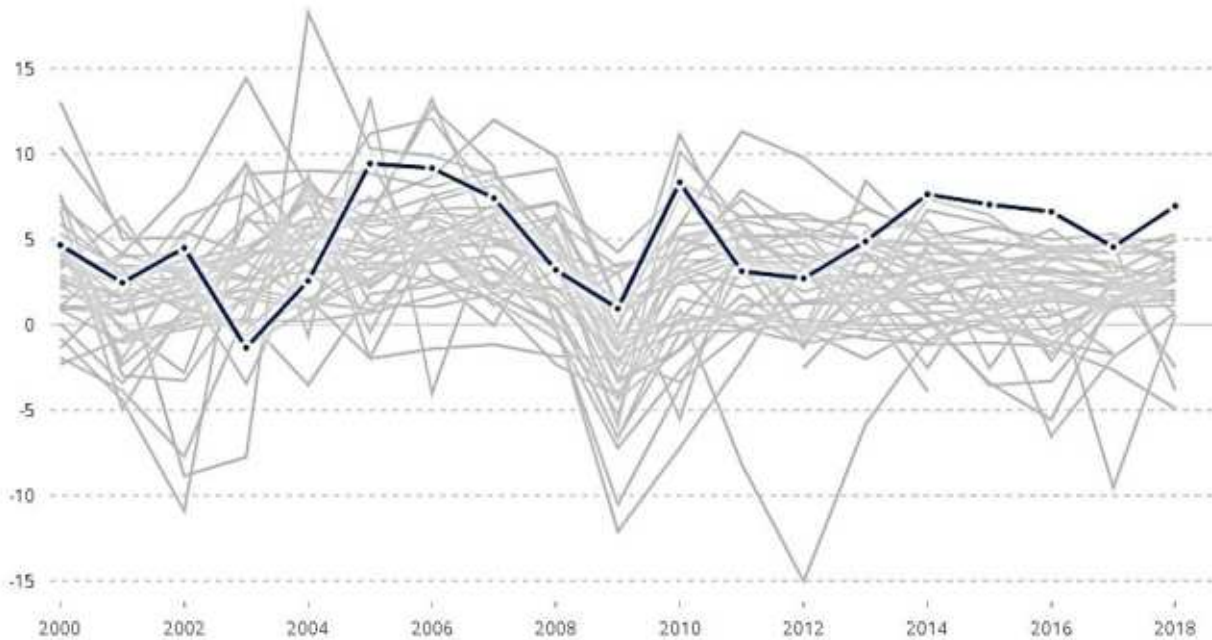
WHO (2018). Distrito Nacional/Santo Domingo Profile. Breath Life 2030 Campaign. Extraído de <https://breathelife2030.org/news/breathelife-campaign-welcomes-santo-domingo/>

DIAGNÓSTICO MUNICIPAL

Capítulo II: El Distrito Nacional y sus Contextos

40 República Dominicana tiene el mérito de poseer una de las economías de más rápido crecimiento de América Latina, ver Gráfico 1 y 2. En el Gráfico 1 se puede notar que entre 2014 y 2016 el país vio la mayor tasa de crecimiento económico de todo el continente con un crecimiento de su producto interno bruto de alrededor del 7% anual, manteniéndose luego creciendo alrededor del 5% anual (WB, 2019). Este clima ha causado que el PIB dominicano tenga actualmente más de siete veces el tamaño que tenía a inicios de la década de los noventa, cuando el país comenzó a formalizar su rol como jugador del comercio global (WB, 2019), ver Gráfico 2. Esto origina un igualmente rápido incremento de la inversión privada en los territorios con mayor valor integral, crecimiento de mercados y/o aumento de densidades poblacionales del país, siendo el Distrito Nacional la unidad política más impactada.

Gráfico 1 c2: Tasa de crecimiento de PIB de República Dominicana en Región LAC



Fuente: Banco Mundial, Perfil Económico República Dominicana

Gráfico 2 c2: Crecimiento del PIB de República Dominicana en billones de dólares



Fuente: Banco Mundial, Perfil Económico República Dominicana

2.1 Breve contexto histórico

- 41 Dentro de la creciente y dinámica economía de República Dominicana se encuentra el Distrito Nacional (DN) y su ciudad Santo Domingo de Guzmán. Esta última no debe confundirse con la Provincia Santo Domingo que rodea los límites oeste, norte y este del DN, ver Gráfico 5. Como sugiere su nombre, con sus escasos 91.58 kilómetros cuadrados el DN es actualmente el centro administrativo y económico nacional, y el líder de un sistema metropolitano 14 veces mayor. Su historia se remonta más de cinco siglos en el pasado cuando en 1496 fue establecida La Nueva Isabela, un asentamiento colonial español en el banco oriental del Río Ozama, próximo a su desembocadura (Morris, 1994). Era el tercer intento de establecer un asiento permanente europeo en el Nuevo Mundo luego del Fuerte de la Navidad (1492) y La Isabela (1494), ambos en la costa norte de La Hispaniola.
- 42 Dos años después, en 1498, Bartolomé Colón fundaría oficialmente ese poblado. No obstante, su ubicación pronto probaría ser desfavorable. Poco después de su fundación la instalación es investida por un huracán y en 1502 el recién nombrado gobernador Nicolás de Ovando traslada las instituciones a un nuevo emplazamiento en la margen occidental del río, entre otras razones, por tener esta una mayor elevación (Morris, 1994) y una ruta con menos obstáculos al río Haina. Ese sería el primer establecimiento europeo permanente del Nuevo Mundo.

Mapa 1a c2: Ubicación de asentamientos coloniales europeos en La Hispaniola



Fuente: Elaboración propia

43 Allí se realizaron trabajos de planificación colonial notorios. Uno fundamental es el sistema vial reticulado o damero, que sirve de estructura urbana para edificaciones emblemáticas, mayormente del siglo XVI y XVIII (Pérez, 1972). Dada su antigüedad en el continente, numerosas instituciones de Santo Domingo de Guzmán ostentan el ser primadas de la región en sus respectivas categorías; entre ellas están la Universidad Santo Tomás de Aquino, la Catedral de Santo Domingo, el Hospital San Nicolás de Bari y la Real Audiencia, su tribunal colonial de justicia (UNESCO, 2019). En el Mapa 1 se muestra parte del grabado de 1599 que Johann Theodore de Bry hiciera para ilustrar la invasión de Francis Drake de 1586 (LOC, 2019). El trabajo resalta la elevación de la ciudad ovandina sobre el nivel del mar, el sistema vial cuadrículado, la catedral y la plaza dominando el territorio, un segmento del muro de la ciudad protegiendo su perímetro oeste y noroeste, y otro que cubre parte de su límite este entre el mar y el puerto río arriba. Es también visible el asentamiento de 1496 en las tierras bajas de la orilla oriental del río (Pérez, 1972; Morris, 1994).

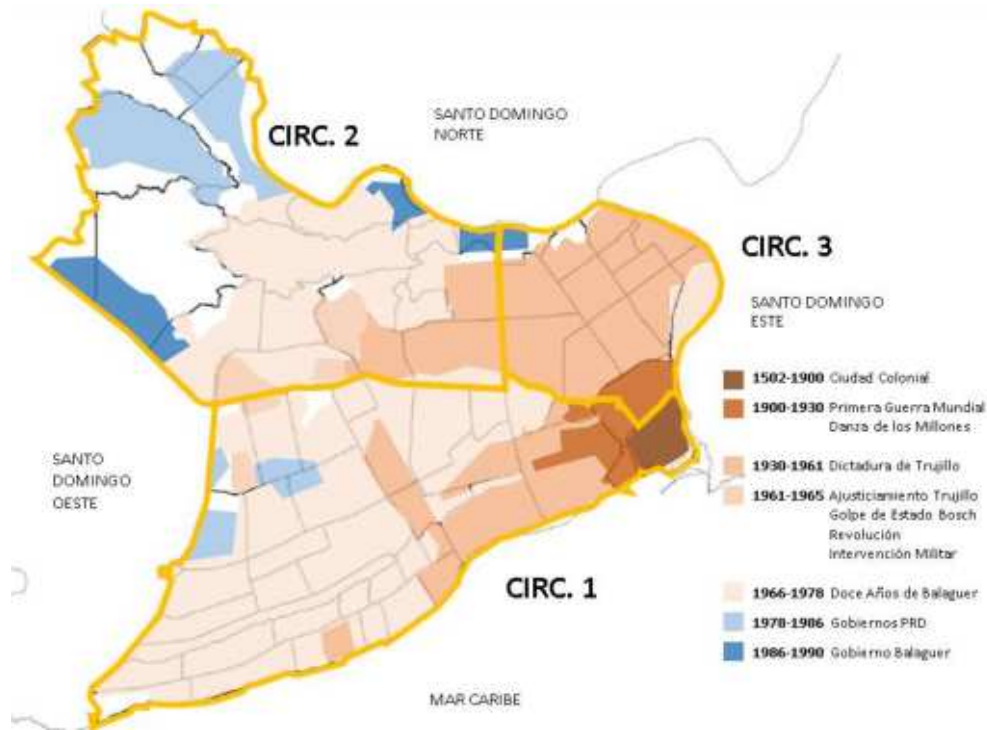
Mapa 1b c2: Grabado de 1599 de Johann Theodore Bry



Fuente: Librería del Congreso de los Estados Unidos

- 44 Debido a la inestabilidad socioeconómica que marcaría la ciudad desde la segunda mitad del siglo XVI, a excepción de la villa de San Carlos de Tenerife (1685), esta no sufrió expansiones urbanas concretas más allá de sus muros sino hasta principios del siglo XX. Unos 50 años después de la fundación de Santo Domingo, la corona española enfocaría su empresa colonial en tierra firme del norte y sur de América, en donde ya habían sido identificados yacimientos de oro y plata, entre otros recursos. Esto expuso al joven y vulnerable Santo Domingo a una crisis económica y demográfica prolongada que tuvo su punto más álgido en el siglo XVII (Pérez, 1972).

Mapa 2 c2: Relación Barrios DN y Crecimiento de Huella Urbana 1502-1990

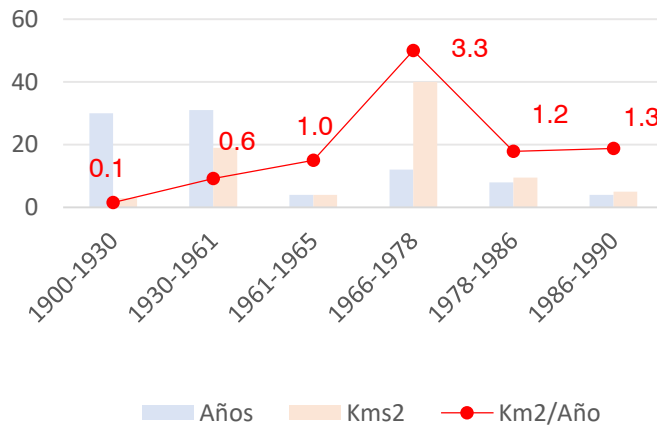


Fuente: Elaboración propia- Basado en datos del Ayuntamiento del Distrito Nacional

- 45 Luego de iniciada la Primera Guerra Mundial, y en el marco de la intervención norteamericana (1916-1924), el azúcar de caña y otros productos agrícolas dominicanos experimentaron una demanda sin precedentes en el mercado internacional (Cassá, 1982). Esto trajo consigo un período de inversión extranjera y local que la historiografía recoge como *“la danza de los millones”*. Gracias a esta bonanza, se produjo una considerable dinamización demográfica en diferentes regiones del país, incluyendo por supuesto su capital, lo que conllevó expansiones urbanas. En este período Santo Domingo rebasa su límite colonial al este y norte con usos mayormente residenciales, creciendo aproximadamente un 200% antes de la dictadura de Trujillo. Ver Mapa 2. Esta tendencia al crecimiento a mayor o menor velocidad se ha mantenido 100 años después, tornándose el otrora experimento colonial en un extenso y complejo sistema metropolitano más allá de los ríos Isabela, Ozama y Haina.
- 46 Durante la dictadura de Rafael Leónidas Trujillo, la expansión continuó primordialmente hacia el norte en usos residenciales, siendo notorio también un importante crecimiento hacia el oeste de carácter residencial e institucional público. Al término de la dictadura (1961) el territorio urbano dentro del perímetro del hoy Distrito Nacional había crecido más de un 300% desde su inicio en 1930. En este tiempo de urbanizó casi toda la actual Circunscripción 3, y cerca de un 20% de la 2 y la 1 respectivamente. Los cinco turbulentos años que siguieron a la dictadura y previos a los gobiernos de Joaquín Balaguer vieron un modesto crecimiento en la Circunscripción 2 de hoy. Esto fue la antesala al proyecto de urbanización más acelerado de la historia de la ciudad: Aproximadamente cincuenta kilómetros cuadrados en 12 años (1966-1978) solo en el Distrito Nacional. Un 65% de ese crecimiento tuvo lugar en la Circunscripción 1 y un 35% en la 2. Ver Mapa 2.

47 Luego de los “12 años” la Circunscripción 1 casi completó su ocupación, dejando poco menos del 50% de la circunscripción 2 aun desocupada. Entre 1978 y 1986, los gobiernos de Antonio Guzmán y Jorge Blanco vieron una modesta ocupación en la Circunscripción 1 y coberturas más significativas en la parte norte de la Circunscripción 2. Otros tres gobiernos balagueristas verían expansiones comparativamente menores de huella urbana antes de 1996. Luego de estos procesos de urbanización que ocuparon casi todo el perímetro del DN, procesos subsecuentes de inversión en la ciudad consistieron primordialmente de redesarrollos y densificación urbana vertical, algo que continúa sucediendo al día de hoy. Ver Gráfico 3.

Gráfico 3 c2: Crecimiento en km2 anuales por período



Fuente: Elaboración propia

48 En relación con lo último, cabe resaltar el desarrollo urbano experimentado a partir de los 90s por el crecimiento económico dominicano vinculado a la *globalización*. Luego de la desintegración de la Unión Soviética, la mayoría de los países del mundo pasaron a administrarse como democracias liberales con economías de mercado (Fukuyama, 1992). En este contexto, el Banco Mundial, el Departamento del Tesoro de EEUU y el Fondo Monetario Internacional impulsaron reformas globales para facilitar el comercio internacional. Este proyecto de globalización del comercio, aunque con sus pasivos, permitió a República Dominicana convertirse en un importante actor comercial y mereciéndole crecimiento. Lo último se tradujo en un incremento de la inversión privada en la ciudad, sin embargo, los indicadores intangibles de distribución de riqueza siguen poniendo en evidencia el desafío de la desigualdad. El DN tiene un déficit sustantivo de infraestructura pública, lo que es en realidad un problema de poca distribución de riqueza transformada. En un sentido general, se puede decir que la inversión en infraestructura y el desarrollo de normativas en la ciudad no ha podido alcanzar la velocidad a la que ha crecido y crece la inversión privada.

2.2 El Distrito Nacional de hoy en el contexto nacional

49 El Distrito Nacional fue formalmente limitado en 2001 mediante la ley 163-01; esto en el marco de una fragmentación político-administrativa general de todo el sistema metropolitano de casi 1,400 km². El DN, con 91.58 Km², representa apenas un 7% del sistema y contiene en su perímetro la quintaesencia urbana de Santo Domingo en su dimensión social, económica e histórica. Su territorio limita al sur con el Mar Caribe, al este con el Río Ozama y municipio Santo Domingo Este, al norte con el río Isabela y municipio

Santo Domingo Norte y al oeste con los ejes de las vías Gregorio Luperón y Autopista Duarte, así como el municipio Los Alcarrizos. Ver Mapa 3.

Mapa 3 c2: Sistema Metropolitano del Distrito Nacional y la Provincia Santo Domingo

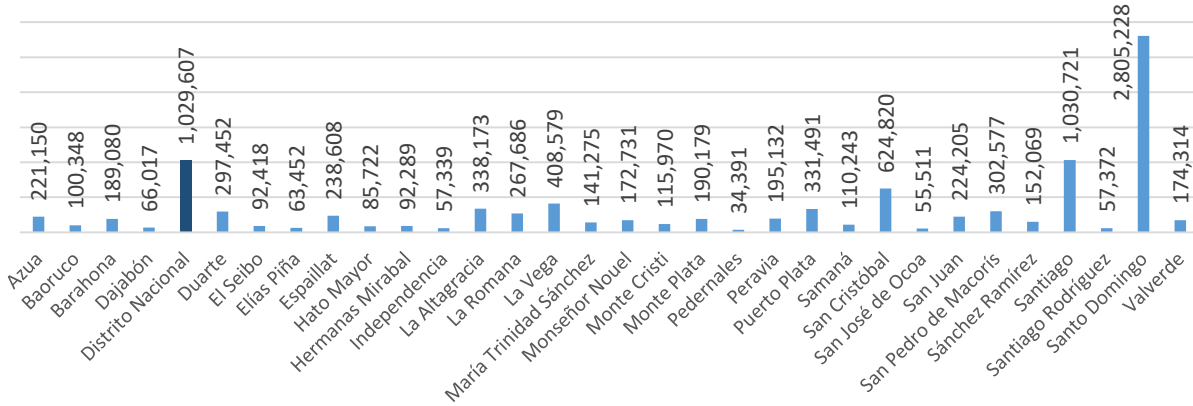


Fuente: Elaboración propia

2.2.1 Indicadores disponibles más relevantes

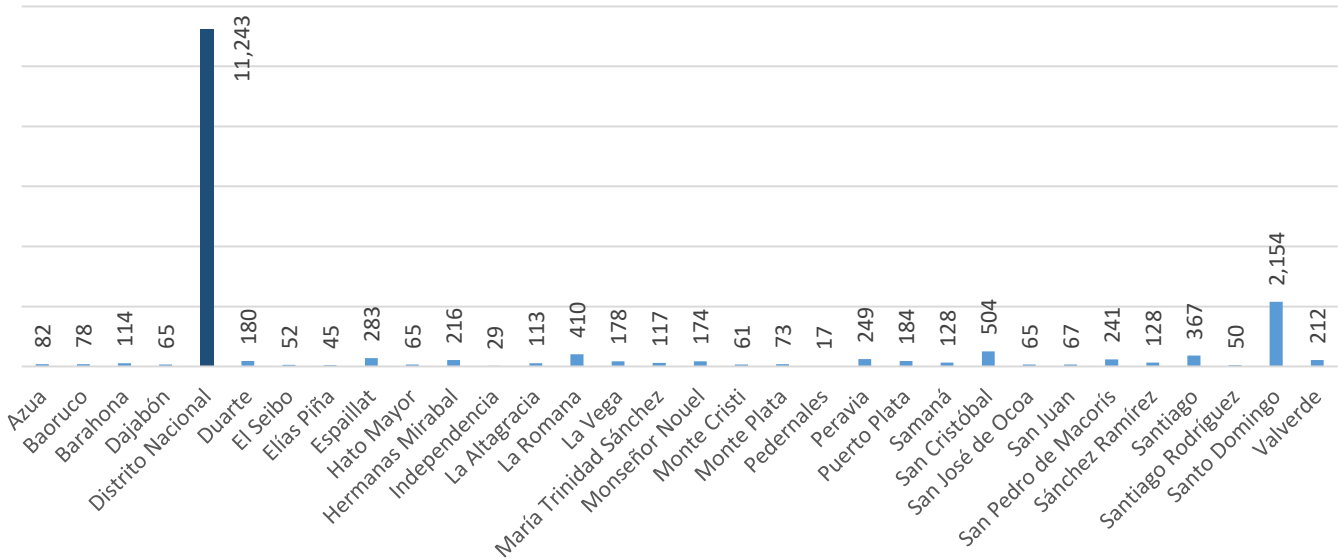
- 50 Por su potencial productivo medido básicamente en densidad poblacional, capacidad instalada, calidad de vida y volumen de inversión, y por su condición de unidad administrativa nacional, el DN es en el presente imprescindible para el desarrollo sostenible del país.
- 51 **A. Densidad poblacional.** Su población residente estimada en 1,029,607 personas (ONE, 2016) hace del DN la tercera unidad política más poblada del país siguiendo a Santiago y Provincia Santo Domingo, ver Gráfico 3. Sin embargo, al considerar su densidad poblacional es posible notar su primacía en este respecto. La densidad poblacional media de República Dominicana es de 223 habitantes de por kilometro cuadrado (Habs/Km²) (WB, 2019), en contraste, este valor para el DN es de 11,243 Habs/Km² (ONE, 2016). Esta densidad es cinco veces mayor a la de Provincia Santo Domingo, el segundo territorio más denso con 2,154 Hab/Km², ver gráficos 3b y 4. En adición, debido a la actividad económica que se lleva a cabo diariamente en el DN, en horario laborable la población prácticamente se duplica (22,000 Habs/Km²) con el influjo de una población flotante que según los conteos ronda el millón de personas (ADN, 2014).

Gráfico 3b c2: Población Proyectada a 2018 por Provincia



Fuente: Elaboración propia- Basado en datos del Censo Nacional de 2002 y 2010; y la ONE (Población Total Estimada y Proyectada 2010-2020)

Gráfico 4 c2: Provincias de República Dominicana por Densidad Poblacional a 2010 (habs/km²)

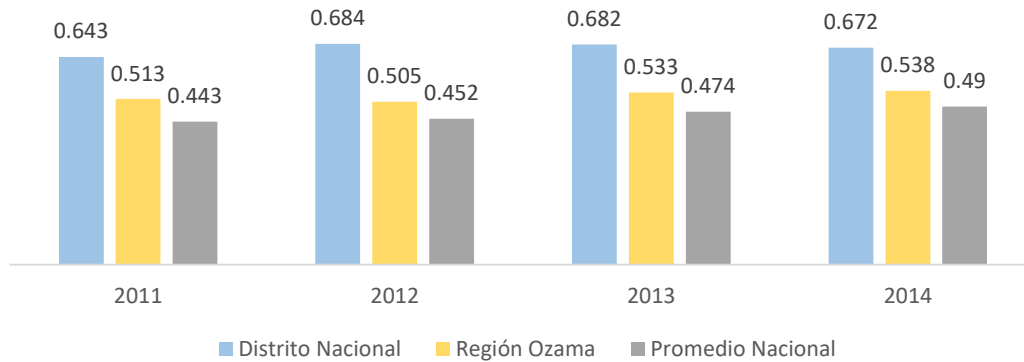


Fuente: Elaboración propia- Basado en datos del Censo Nacional de 2002 y 2010; y la ONE (Población Total Estimada y Proyectada 2010-2020)

52 **B. Índice de desarrollo humano.** A pesar de los desafíos propios de la desigualdad social presente en el Distrito Nacional, la expansión y diversificación del mercado laboral así como la inversión pública centralizada proveen a los residentes del territorio condiciones de vida comparativamente mejores que las existentes en el resto del país. En promedio, el DN ha sido clasificado como un territorio de “Alto Índice de Desarrollo Humano” (IDH), con un valor equivalente a 0.742 en 2016. Este índice se mide considerando el ingreso per cápita de la población y su acceso a servicios de educación y salud (ONU, 2014), ver gráficos 5 y 6.

53 Para 2016, entre otras condiciones favorables, el ingreso per cápita anual en el DN promediaba 3,993.0 dólares, cada 10,000 habitantes había 31 camas de hospital y 51.4 médicos, el 99% de la población estaba afiliada a un seguro de salud y el 97.8% de la población sabía leer y escribir, ver Tabla 1. Llama a la atención que tanto el promedio nacional como el de la Región Ozama marcaron tendencia a la alza entre 2011 y 2014, mientras que el índice del DN vio un descenso moderado en los últimos dos años del período, ver Gráfico 5.

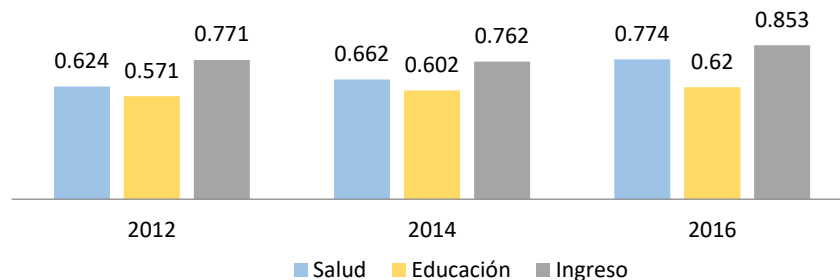
Gráfico 5 c2: Índice de Desarrollo Humano Comparado, período 2011-2014



Fuente: Elaboración propia- Basado en datos de PNUD. Desarrollo Humano de República Dominicana 2014

54 Año tras año, en el DN el sub-indicador más alto es el de ingresos, mientras que el más bajo es el de educación, ver Gráfico 6. Entre 2012 y 2016, los índices de salud, educación e ingreso mostraron una tendencia a incrementar. Esto refleja la implementación de nuevas políticas de inversión estatal en servicios públicos e infraestructura. Es importante resaltar que los índices no reflejan el estado cualitativo de los rubros salud, educación e ingreso, como se ve en la Tabla 1. Estos ponderan disponibilidad y cantidad de servicios, así como su interacción con la población.

Gráfico 6 c2: Índice de Desarrollo Humano DN desglosado, período 2012-2016



Fuente: Elaboración propia- Basado en datos de PNUD. Desarrollo Humano de República Dominicana 2016

Tabla 1 c2: Índice de Desarrollo Humano DN para 2016 desglosado

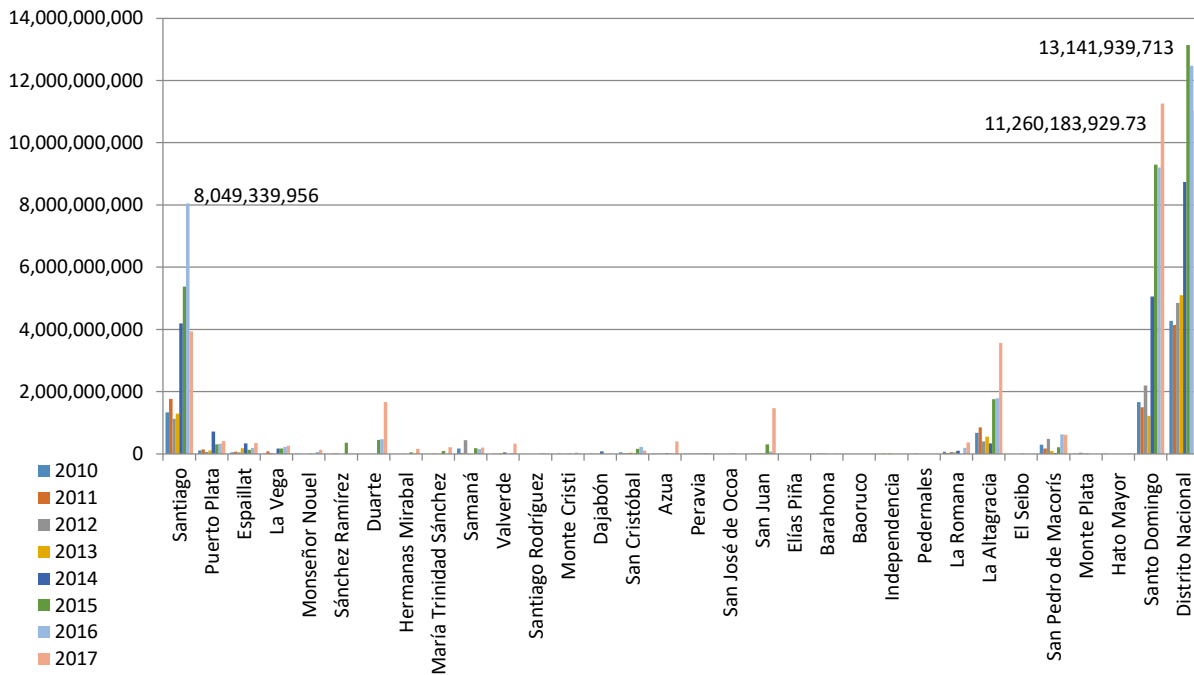
Salud		Educación		Ingresos	
Índice de Acumulado	0.774	Índice de Acumulado	0.62	Índice de Acumulado	0.853
Mortalidad Infantil	13.9	Nivel Básico	48.4	Ingreso per cápita en pesos	81,435.4
Tasa de Supervivencia Infantil (complemento MI)	986.1			Ingreso per cápita anual ajustado por PPP	3,993.0
Índice de Mortalidad Infantil	0.904	Nivel Medio	35	Posición IDH (Sin Ingreso)	1
Proporción Afiliados a Seguro	99	Promedio de Culminación	41.2	Clasificación IDH (Sin Ingreso)	Alto
Índice de Aseguramiento	0.99	Índice de Culminación	0.358		
Médicos/10,000 hab.	51.4	Personas de 15 años y más que saben leer y escribir	97.8		

Camas/10,000 hab.	31	Índice de Alfabetización	0.974
Promedio de Recursos/10,000 hab.	39.9	Inicial	57.2
Índice de Recursos	0.493	Básico	94.9
		Medio	73.1
		Promedio	75.06
		Índice de Cobertura Neta	0.682

Fuente: Elaboración propia- Basado en datos de PNUD. Desarrollo Humano de República Dominicana 2016

55 **C. Inversión en construcción formal.** Otro indicador que transparenta la importancia socio económica del DN es el dinero privado invertido en construcción formal en general, ver Gráfico 7. Este indicador, junto al de densidad poblacional e índice de desarrollo humano ya mencionados pone de manifiesto la necesidad de una agenda de nación para reducir el déficit de infraestructura y potenciar el capital humano en el DN.

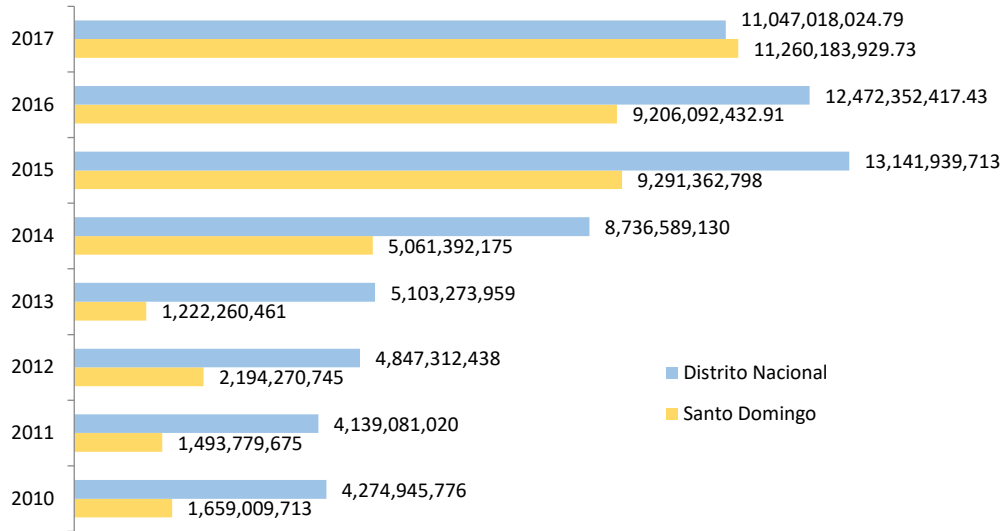
Gráfico 7 c2: Inversión privada en construcción formal entre 2010 y 2017 (pesos dominicanos)



Fuente: Elaboración propia- Basado en datos de Oficina Nacional de Estadísticas: Dominicana en Cifras 2015 y 2018

56 El sector privado inyecta grandes sumas de capital para proyectos formales de construcción en la Región Ozama (Provincia Santo Domingo y Distrito Nacional). En el Gráfico 7, se muestran comparativamente los volúmenes de inversión privada en construcción formal por provincia de 2010 a 2017 (ONE, 2015; ONE, 2018). Allí resalta año tras año la inyección de capital privado en la Región Ozama en su conjunto (RD\$22.3 billones en 2018) y Santiago (RD\$3.9 billones en 2018). El valor invertido anualmente en la Región Ozama hace de ella el mayor foco de inversión del país para construcción formal. Como es de esperarse, la mayor parte de la inversión (entre el 70 y el 50%) se destina al 7% de dicha región que corresponde al DN, ver Gráfico 8. Esto es singular considerando que Provincia Santo Domingo, foco del resto de la inversión, es más de 14 veces superior en tamaño.

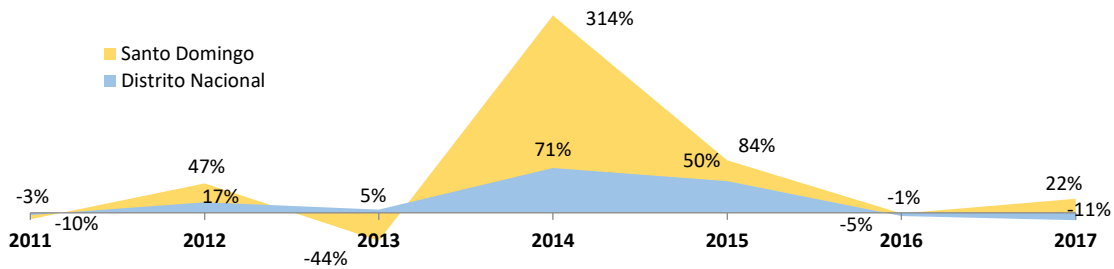
Gráfico 8 c2: Inversión privada en construcción formal en Distrito Nacional y Provincia Santo Domingo (RD\$)



Fuente: Elaboración propia- Basado en datos de Oficina Nacional de Estadísticas: Dominicana en Cifras 2015 y 2018

57 Debido a inversiones de gran escala como Ciudad Juan Bosch, en 2014 la Provincia Santo Domingo vio un aumento del 314% en su tasa de crecimiento de inversión anual en construcción. Previo a este impulso, su tasa fluctúa entre valores positivos y negativos teniendo un bajo histórico justo el año previo (2013). Similar a lo registrado en Provincia Santo Domingo, el DN vio sus mayores tasas de crecimiento en 2014 (71%) y 2015 (50%), produciéndose una desaceleración hasta el último registro disponible (2017). Gráfico 9.

Gráfico 9 c2: Tasa crecimiento inversión privada-formal en construcción DN y Provincia Santo Domingo



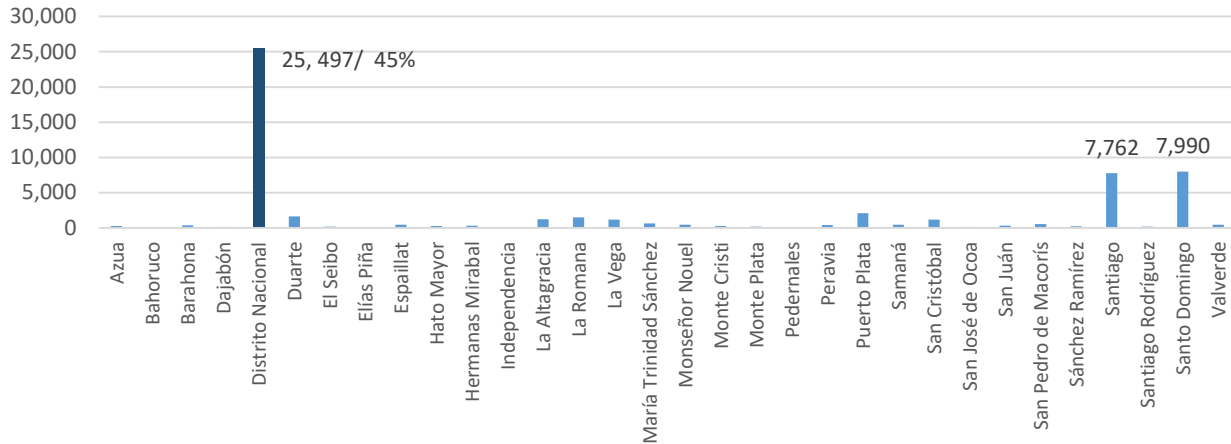
Fuente: Elaboración propia- Basado en datos de Oficina Nacional de Estadísticas: Dominicana en Cifras 2015 y 2018

2.2.2 Otros indicadores

58 En el contexto actual, indicadores como (1) cantidad de sociedades comerciales registradas en el DN, (2) sus empleos formales reportados y (3) sus aportes al fisco, presentan algunos desafíos para ilustrar el estado del DN en el contexto nacional. El principal es que los reportes disponibles incluyen compañías con inversiones y empleomanía dentro y fuera de los límites del DN. Otro importante es que existen compañías inoperantes que están registradas en la DGII.

59 **Sociedades comerciales registradas en el DN.** Según el Directorio Nacional de Empresas 2013, para 2013 existían más de 25,000 empresas activas cuyo domicilio es el Distrito Nacional, esto representa un 45% de todas las empresas registradas en el país en el mismo año (ONE, 2013), ver Gráfico 10. Al DN le sigue Provincia Santo Domingo con 7,990 sociedades registradas, y luego Santiago con 7,762 sociedades.

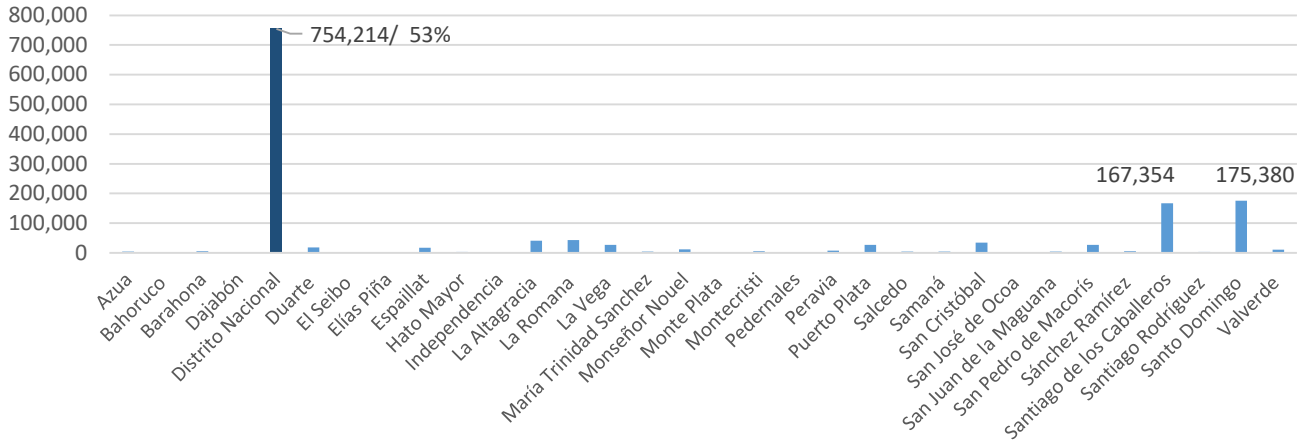
Gráfico 10 c2: Empresas registradas por provincia en 2013



Fuente: Elaboración propia- Basado en datos de la Oficina Nacional de Estadísticas. Directorio de Empresas 2013

60 **Cantidad de empleos formales registrados.** El reporte de 2015 de la Dirección General de Impuestos Internos (DGII) señala además que las empresas registradas en el DN aportaban a la fecha el 53% de todos los empleos formales existentes del país, 754,214 empleos. Esto es más de dos veces la cantidad de empleos contados para compañías registradas en Santiago y Provincia Santo Domingo juntos. Ver Gráfico 11.

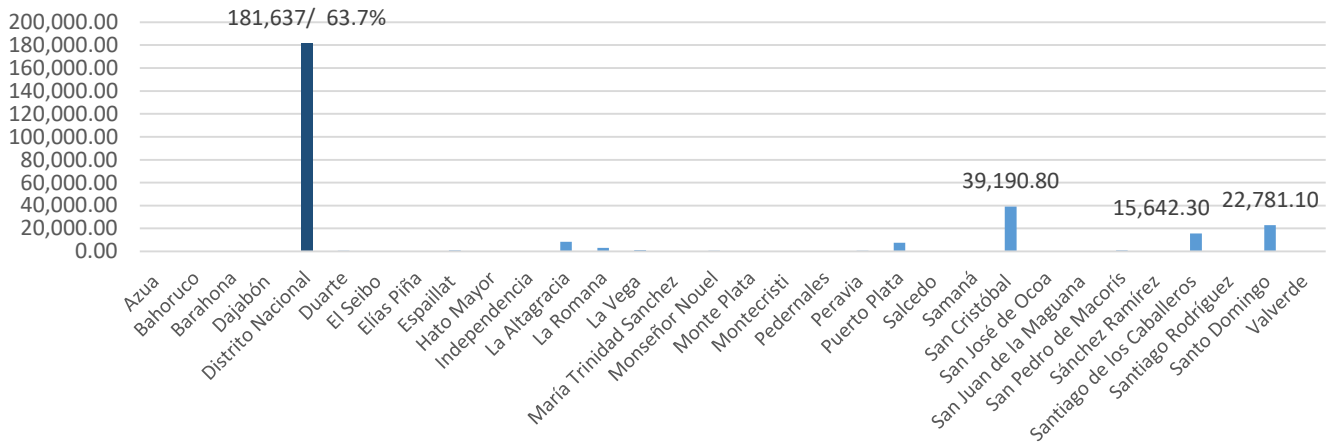
Gráfico 11 c2: Cantidad de empleos por provincia en 2015



Fuente: Elaboración propia- Basado en datos de Dirección General de Impuestos Internos. Informe Estadístico Territorial 2015

61 **Recaudaciones fiscales relacionadas al DN.** Para 2014, la DGII reportó recaudaciones fiscales de compañías domiciliadas en el DN que ascienden a más de 181.6 millones de pesos (aprox. 3.86 millones de dólares), un 63.7% de toda la recaudación anual (DGII, 2015), ver Gráfico 12. Esto resalta la importancia de mantener y potenciar un clima económico de crecimiento en calidad y cantidad en Santo Domingo de Guzmán. Existe una sensible relación entre inversión pública planificada, crecimiento económico privado y recaudación fiscal, pues el DN es históricamente uno de los focos de mayor inversión pública del país, a pesar de que aun existe una gran brecha. Esta inversión histórica se focaliza primordialmente en infraestructura de salud, educación, distribución eléctrica, infraestructura sanitaria y transporte.

Gráfico 12 c2: Recaudación fiscal total en 2014 (millones de pesos)



Fuente: Elaboración Propia- Basado en Datos de Dirección General de Impuestos Internos. Informe Estadístico Territorial 2015

Referencias

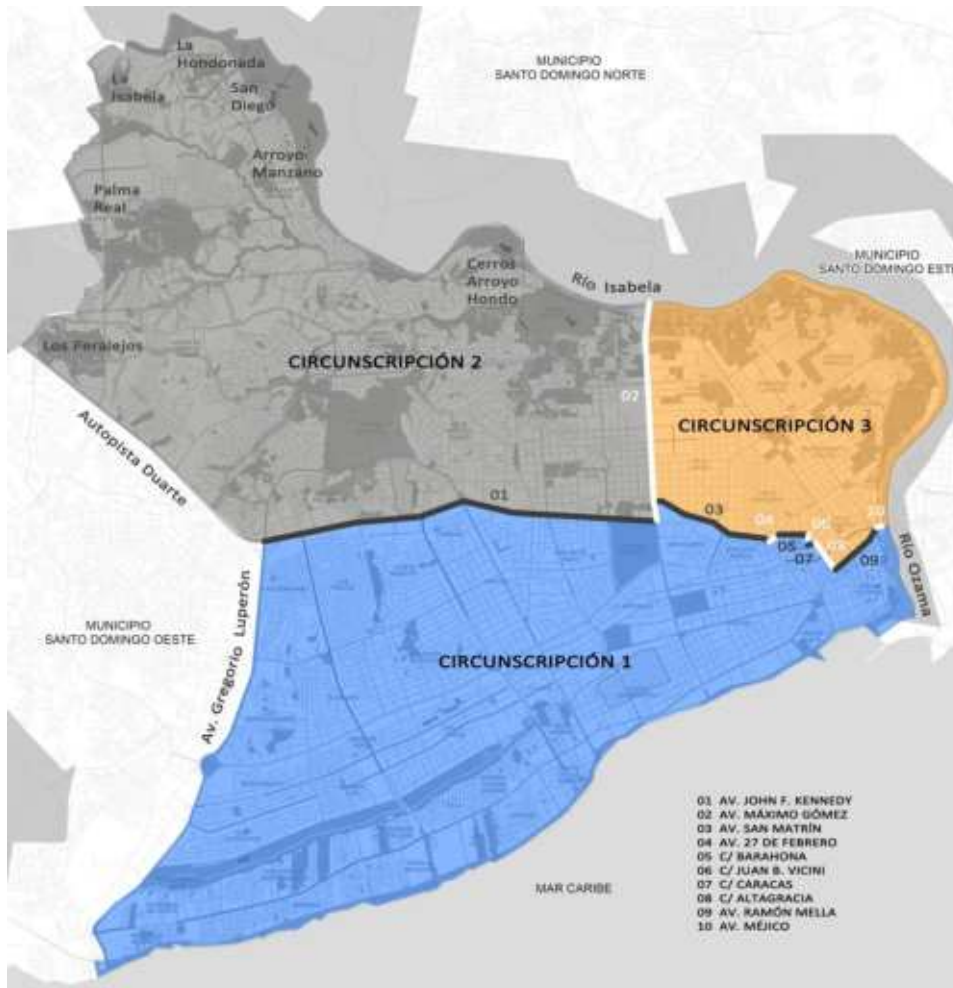
- Cassá, R. (1982). Historia Social y Económica de la República Dominicana
- Congreso (2001). Ley 163-01 que crea Provincia Santo Domingo y el Distrito Nacional.
- DGII (2015). Informe Estadístico Territorial 2015. Dirección General de Impuestos Internos.
- Fukuyama, F. (1992). El Fin de la Historia y el Último Hombre.
- LOC (2019). Invasión de Francis Drake a Santo Domingo, 1586. Library of Congress.
- Morris, A. (1994). History of Urban Form Before the Industrial Revolution. Pearson Education Limited.
- ONE (2013). Directorio Nacional de Empresas 2013. Oficina Nacional de Estadísticas.
- ONE (2015). Dominicana en Cifras 2015. Oficina Nacional de Estadísticas. Extraído de <https://www.one.gob.do/publicaciones>
- ONE (2016). Estimaciones y proyecciones nacionales de población 1950-2100. Oficina Nacional de Estadísticas. Extraído de [file:///C:/Users/JJ/Downloads/Estimaciones%20y%20proyecciones%20de%20poblaci%C3%B3n.%20Proyecciones%20sub-nacionales%202000%E2%80%932030,%20volumen%204%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/JJ/Downloads/Estimaciones%20y%20proyecciones%20de%20poblaci%C3%B3n.%20Proyecciones%20sub-nacionales%202000%E2%80%932030,%20volumen%204%20(2).pdf)
- ONE (2018). Dominicana en Cifras 2018. Oficina Nacional de Estadísticas. Extraído de <https://www.one.gob.do/publicaciones>
- ONU (2014). Índice de Desarrollo Humano del Distrito Nacional. Naciones Unidas. Extraído de http://www.do.undp.org/content/dominican_republic/es/home/ourwork/humandevlopment/successories/mapa-interactivo-de-desarrollo-humano-de-rd.html
- ONU (2016). Índice de desarrollo humano del Distrito Nacional. Naciones Unidas. Extraído de http://www.do.undp.org/content/dominican_republic/es/home/ourwork/humandevlopment/successories/mapa-interactivo-de-desarrollo-humano-de-rd.html
- Pérez, E. (1972). Estudio para la Revalorización de la Zona Histórica y Monumental de la Ciudad de Sto. Dgo.
- UNESCO (2019). Ciudad Colonial de Santo Domingo. Obtenido de <http://whc.unesco.org/en/list/526>
- Enciclopedia Britannica (2016). Obtenido de <https://www.britannica.com/place/Santo-Domingo>
- WB (2019). Dominican Republic profile. World Bank. Extraído de <https://data.worldbank.org/country/dominican-republic>

Capítulo III: División político-administrativa

3.1 División político-administrativa

62 El Distrito Nacional está subdividido en tres grandes zonas político-administrativas o circunscripciones. Como puede apreciarse en el Mapa 1, internamente la Circunscripción 1 (C1) se separa de la 2 y 3 por un límite este-oeste compuesto por las vías Av. John F. Kennedy, Av. San Martín, Av. 27 de Febrero, Calle Barahona, Calle Juan B. Vicini, Calle Caracas, Calle Altagracia, Av. Ramón Mella y Av. Méjico. Subsecuentemente la Circunscripción 2 (C2) se divide de la 3 (C3) en el eje de la Av. Máximo Gómez. Cada circunscripción es marcadamente diferente de la otra ya sea por su composición socioeconómica, la densidad de su población, su topografía, tipo de suelo, historia o usos predominantes.

Mapa 1 c3: Mapa límites circunscripciones DN

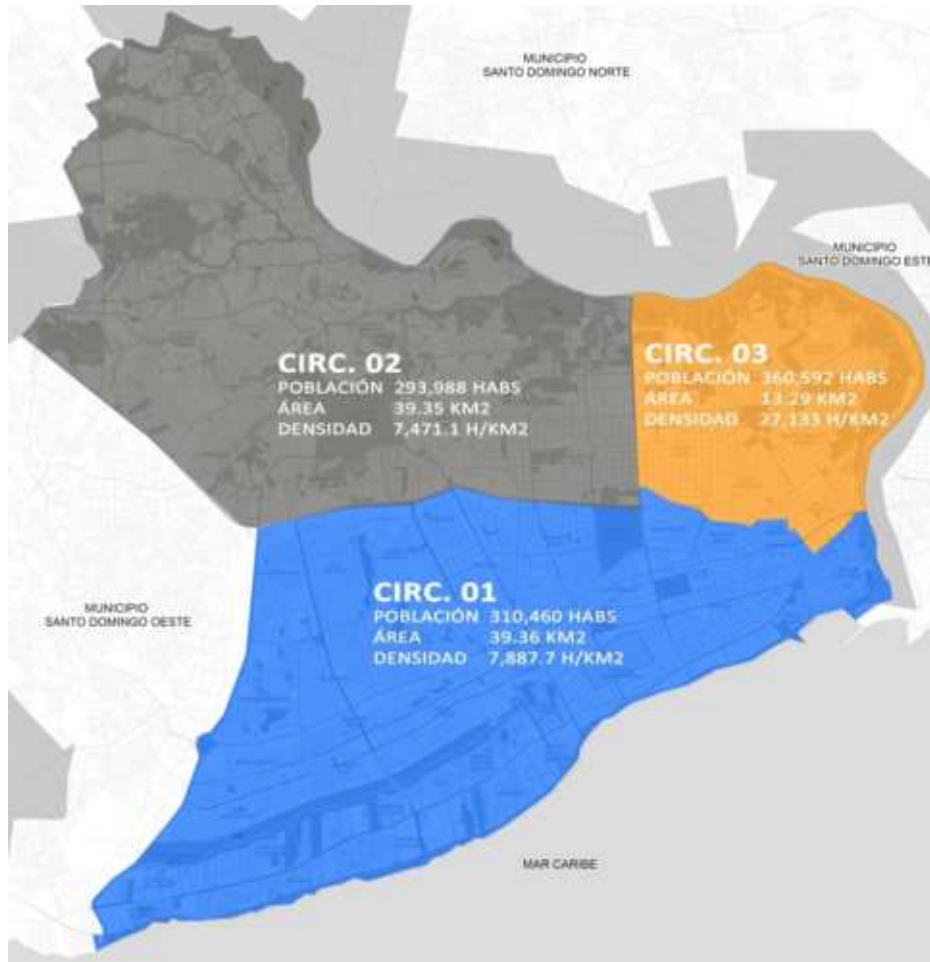


Fuente: Elaboración propia

63 Las circunscripciones 1 y 2 tienen poblaciones comparables, 310,460 y 293,988 respectivamente (ONE, 2010). Lo mismo ocurre con su superficie, 39.36 y 39.35 respectivamente. Sin embargo, las mayores centralidades comerciales del DN están concentradas en la C1. De ahí la dependencia comercial y laboral que la C2 y C3 tienen de esta última. Con más de 360,000 habitantes en solo 13.29 Km² la C3 es la más pequeña, urbanamente compleja y poblada de las tres. Esta última demarcación alcanza una densidad

poblacional de 27,133km², comparable con la densidad de Manhattan (27, 798.9 hab/km²) (US Census Bureau, 2017), ver Mapa 2.

Mapa 2 c3: Mapa de superficie y población por circunscripción



Fuente: Elaboración propia- Basado en datos de la Oficina Nacional de Estadística. Censo de Población y Vivienda 2010

64 El área inscrita en la C1 concentra la estructura urbana de servicios y edificaciones mejor mantenida, con usos predominantemente residenciales y mixtos, y anualmente es el foco de mayor inversión pública y privada por unidad de área (ONE, 2018). La C2 por su lado tiene un desarrollo primordialmente residencial de baja densidad, por lo que gran parte de su población se desplaza diariamente a las centralidades comerciales e institucionales del sur de la ciudad (C1). El territorio de la C3 es también en su mayoría de uso residencial, aunque se distingue por ser el más empobrecido; eventualmente concentrando los porcentajes más bajos de espacio público y más altos de ocupación informal por circunscripción. Las tres circunscripciones del DN cuentan con 70 barrios distribuidos entre sí, de los que demarcan 257 sub-barrios. La C1 tiene 38, la C2 tiene 18, y la C3 tiene 14. Ver Tabla 1.

Tabla 1 c3: Lista de barrios por circunscripción

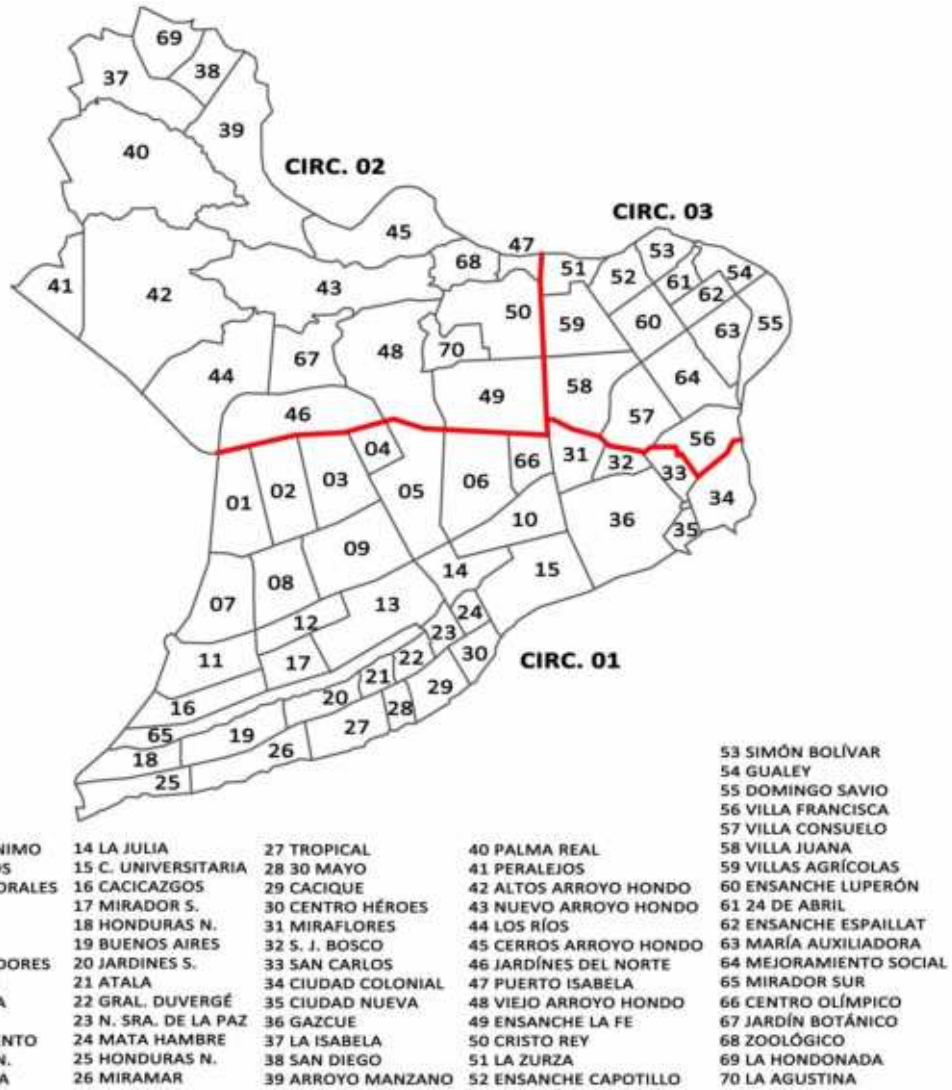
Barrios Circunscripción 1	Barrios Circunscripción 2	Barrios Circunscripción 3
------------------------------	------------------------------	------------------------------

- | | | |
|------------------------------|----------------------------|-------------------------|
| 1. Honduras del Oeste | 1. Los Peralejos | 1. La Zurza |
| 2. Honduras del Norte | 2. Palma Real | 2. Villas Agrícolas |
| 3. Paseo de los Indios | 3. Arroyo Manzano | 3. Villa Juana |
| 4. Los Cacicazgos | 4. Altos de Arroyo Hondo | 4. Villa Consuelo |
| 5. Renacimiento | 5. Los Ríos | 5. Ensanche Luperón |
| 6. Los Restauradores | 6. Puerto Isabela | 6. Ensanche Capotillo |
| 7. San Gerónimo | 7. Los Jardines | 7. Simón Bolívar |
| 8. Paraíso | 8. Jardín Botánico | 8. 24 de abril |
| 9. Julieta Morales | 9. Nuevo Arroyo Hondo | 9. Ensanche Espaillat |
| 10. Los Prados | 10. Cerros de Arroyo Hondo | 10. María Auxiliadora |
| 11. El Millón | 11. Viejo Arroyo Hondo | 11. Mejoramiento Social |
| 12. Mirador Norte | 12. Ensanche la Fe | 12. Villa Francisca |
| 13. Mirador Sur | 13. La Agustina | 13. Domingo Savio |
| 14. Buenos Aires | 14. Cristo Rey | 14. Gualey |
| 15. Miramar | 15. Jardín Zoológico | |
| 16. Tropical Metaldom | 16. La Isabela | |
| 17. Jardines del Sur | 17. La Hondonada y | |
| 18. Atala | 18. San Diego | |
| 19. Bella Vista | | |
| 20. Ensanche Quisqueya | | |
| 21. Piantini | | |
| 22. La Julia | | |
| 23. Nuestra Señora de la Paz | | |
| 24. General Antonio Duvergé | | |
| 25. 30 de Mayo | | |
| 26. Cacique | | |
| 27. Centro de los Héroes | | |
| 28. Mata Hambre | | |
| 29. Ciudad Universitaria | | |
| 30. La Esperilla | | |
| 31. Ensanche Naco | | |
| 32. Centro Olímpico | | |
| 33. Miraflores | | |
| 34. San Juan Bosco | | |
| 35. Gascue | | |
| 36. Ciudad nueva | | |
| 37. San Carlos | | |
| 38. Ciudad Colonial | | |

Fuente: Elaboración propia- Basado en datos del Ayuntamiento del Distrito Nacional y la Oficina Nacional de Estadísticas

65 En el Mapa 3 pueden observarse los límites y ubicación geográfica de cada barrio. Es importante resaltar que para los fines, grandes espacios públicos de recreación como el Centro Olímpico, el Parque Zoológico, el Parque Mirador Sur y el Jardín Botánico son considerados barrios, y forman parte del conteo de 70 unidades barriales.

Mapa 3 c3: Mapa de superficie y población por circunscripción



Fuente: Elaboración propia

Referencias

ONE (2010). Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.

ONE (2018). Dominicana en Cifras 2018. Oficina Nacional de Estadísticas. Extraído de <https://www.one.gob.do/publicaciones>

US Census Bureau (2017). Annual Estimates of the Resident Population: April 1, 2010 to July 1, 2016 Population Estimates – New York County, New York. United States Census Bureau. Retrieved June 11, 2017.

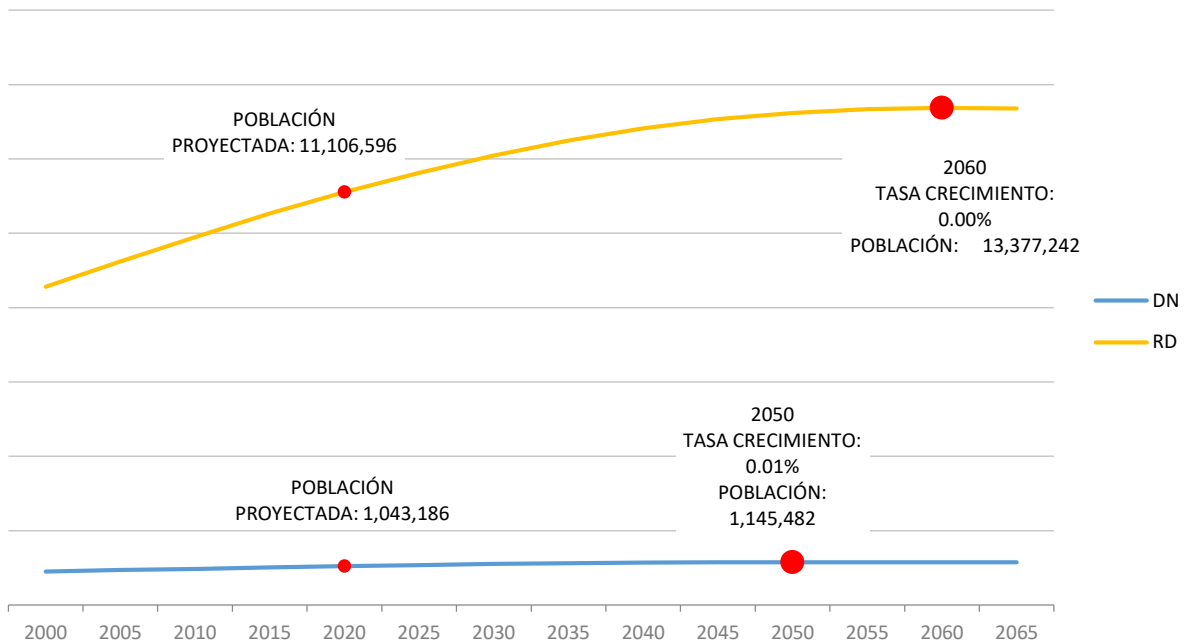
Capítulo IV: Población

4.1 Población residente y tasa de crecimiento

4.1.1 Panorama general

66 República Dominicana y el Distrito Nacional mantienen una tasa de crecimiento poblacional que si bien es positiva, decrece cada año. Esto significa que las poblaciones crecen anualmente una proporción menor y que, previsiblemente, durante este siglo 21 llegarán a un pico, verán su crecimiento detenerse y luego iniciarán un proceso igualmente gradual de decrecimiento. Las proyecciones de la Oficina Nacional de Estadísticas (ONE) sugieren que República Dominicana podría alcanzar su tasa cero de crecimiento en 40 años (2060). En ese tiempo alcanzaría una población máxima de 13,377,242 de habitantes antes de comenzar a decrecer. Al extender la proyección de crecimiento poblacional del DN mas allá de 2030 para establecer un paralelo con la proyección nacional que ya hay disponible, el decrecimiento de su tasa positiva sugiere que llegará a cero diez años antes que la población nacional. Esto es así porque se estima que el DN tiene una tasa de crecimiento menor a la nacional y que se desacelera a un ritmo comparable. En estas condiciones el DN llegaría a su población pico con aproximadamente 1,145,482 habitantes en 2050. Este valor sugiere una densidad poblacional esperada de 12,451 habitantes por kilometro cuadrado en la ciudad. Sin embargo, dicho pico poblacional no contempla el efecto de la población flotante proyectada, tampoco el efecto en la demografía de mejoras necesarias en la infraestructura urbana integral que podrían implementarse en lo adelante. Ver Gráfico 1.

Gráfico 1 c4: Crecimiento poblacional en RD y en el DN

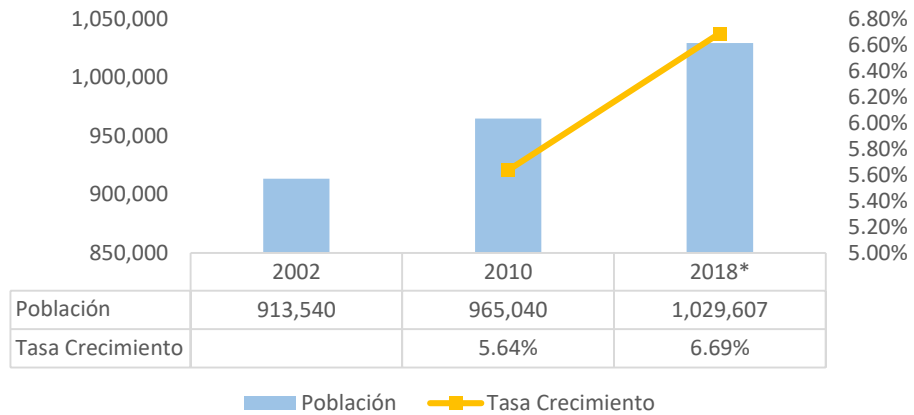


Fuente: Elaboración Propia- Basado en datos estimaciones y proyecciones nacionales de población 1950-2100 (ONE, 2016), y Proyecciones derivadas 2000-2030: Proyecciones sub-nacionales de población 2000 - 2030 (ONE, 2016)

4.1.2 Dinámica de crecimiento

67 Desde su delimitación en 2001 la población del Distrito Nacional solo ha sido medida en dos ocasiones (2002 y 2010), ambas veces producto de las realizaciones de censos nacionales de población. El Censo Nacional de Población y Vivienda de 2002 registró 913,540 habitantes, ocho años después, la próxima edición del censo registró para el mismo territorio 965,040 habitantes. Esto significa una tasa de crecimiento del 5.64% (ONE, 2002; ONE, 2010), ver Gráfico 2. Por lo expuesto anteriormente, para comparar este período de ocho años con el próximo se hace necesario recurrir a proyecciones estadísticas que salen de análisis llevados a cabo por la ONE.

Gráfico 2 c4: Dinámica demográfica del Distrito Nacional 2002-2018 (cada ocho años)

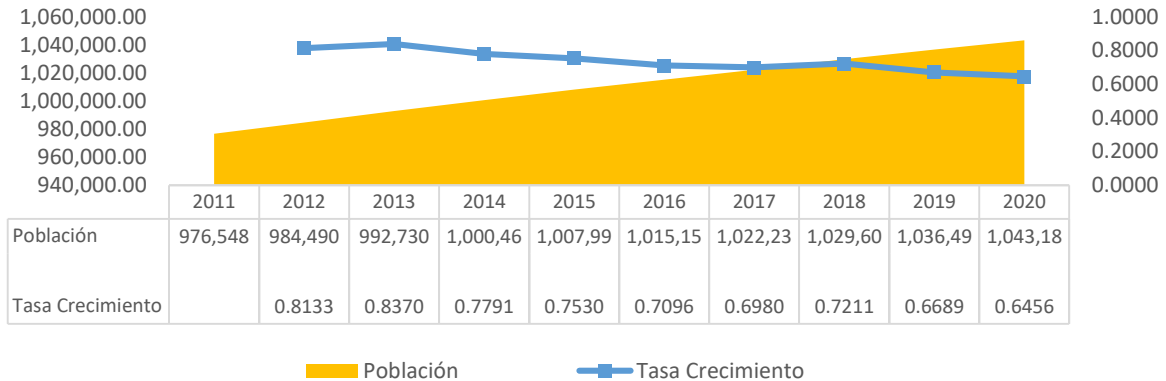


*El valor para 2018 es proyectado por ONE, los de 2002 y 2010 corresponden al conteo de los respectivos censos de población.

Fuente: Elaboración propia- Basado en datos del Censo Nacional de 2002 y 2010 y la ONE (Población Total Estimada y Proyectada 2010-2020)

68 Como se ve en el Gráfico 2, los reportes disponibles sugieren que para 2018 la población del DN era 1,029,607 personas (ONE, 2016). Esto supone una tasa de crecimiento de 6.69%, más de un 1% por encima del período de ocho años anterior. Sin embargo, contrario a lo que sugieren estos valores acumulados, en el DN las proyecciones por año de 2010 a 2020 proponen una tasa de crecimiento que disminuye, aunque positiva. Ver Gráfico 3.

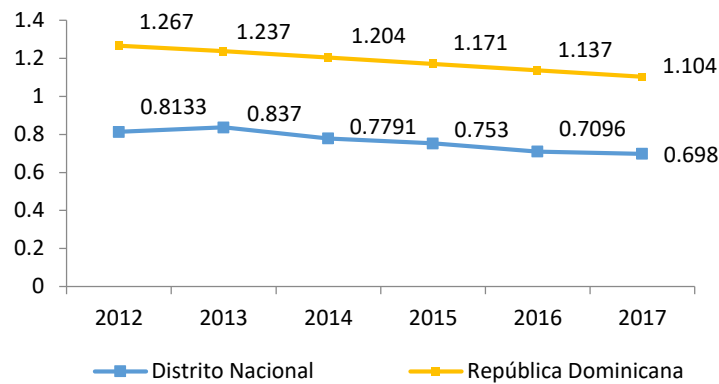
Gráfico 3 c4: Dinámica demográfica del Distrito Nacional 2002-2018 (anual)



Fuente: Elaboración Propia- Basado en datos Oficina Nacional de Estadísticas (2016). Estimaciones y proyecciones nacionales de población 1950-2100

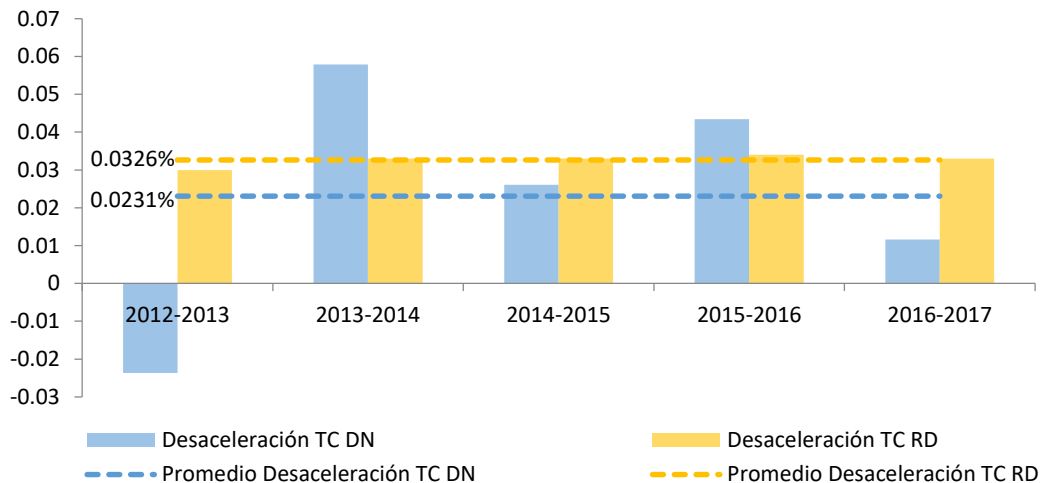
69 Esta dinámica no implica necesariamente que existe un proceso orgánico de gentrificación tomando lugar. El último término hace referencia a la desocupación demográfica producto del avalúo del costo de la vida en las ciudades. Debe considerarse que ya existen factores exógenos que pueden causar desaceleración en la tasa de crecimiento del DN. Como se expone al inicio de este capítulo, esta dinámica se inscribe en el marco de un contexto demográfico mas general de desaceleración en República Dominicana. Como en otras latitudes de Latinoamérica, a medida que en el país la calidad de vida y la edad promedio se elevan, disminuye la tasa de natalidad y aumenta la expectativa de vida, esto hace disminuir gradualmente la velocidad de crecimiento. Como se aprecia en el Gráfico 4, el decrecimiento de la tasa para el DN se da a un ritmo comparable a la del país. Esto último, resaltando además que el DN ve su tasa de crecimiento disminuir a un ritmo promedio inferior al de la tasa nacional. Ver Gráfico 5.

Gráfico 4 c4: Reducción de tasas de crecimiento positivo en RD y DN, 2012-2017



Fuente: Elaboración propia- Basado en datos Oficina Nacional de Estadísticas (Población Total Estimada y Proyectada 2010-2020) y el Banco Mundial (Perfil República Dominicana).

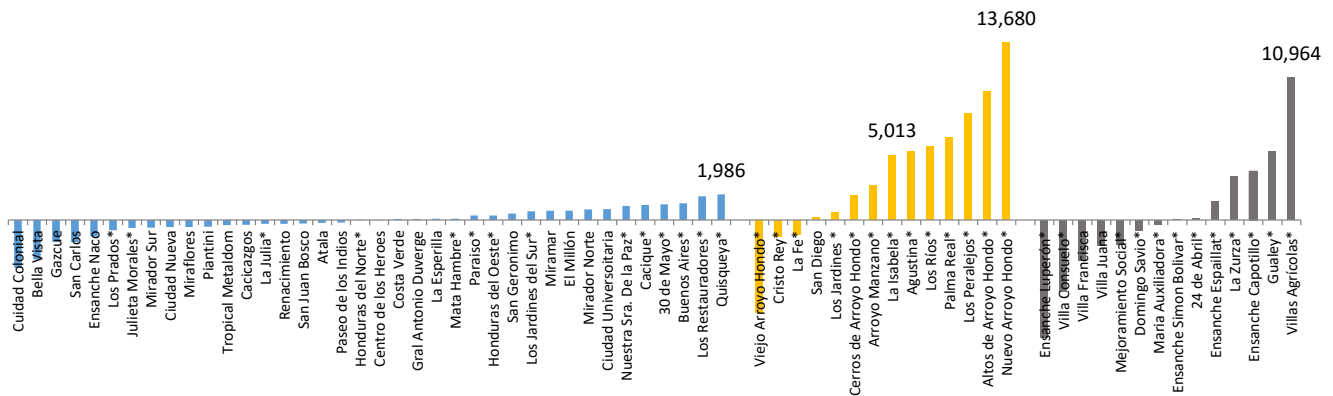
Gráfico 5 c4: Comparación entre desaceleración de tasas de crecimiento población RD y DN, 2012-2017



Fuente: Elaboración Propia- Basado en Datos Oficina Nacional de Estadísticas (Población Total Estimada y Proyectada 2010-2020) y el Banco Mundial (Perfil República Dominicana).

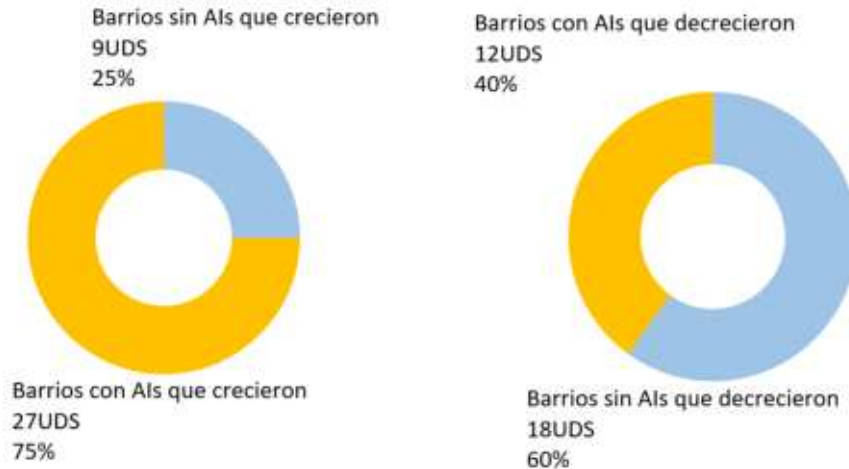
- 70 Otro elemento a considerar es que el comportamiento demográfico del DN no se da de manera uniforme. El crecimiento ocurre en términos absolutos considerando que esta población crece en unos barrios y decrece en otros. Entre 2002 y 2010, más del 50% de los barrios del DN vio crecimiento poblacional, y el resto perdió población. Puede observarse entre los barrios que experimentaron crecimiento que el 75% de ellos contiene asentamientos informales (AI), lo que podría sugerir que los últimos juegan un rol en el crecimiento poblacional actual. Entre los barrios que experimentaron pérdida poblacional solo el 40% contiene asentamientos informales. Ver gráficos 6 y 7, y Mapa 1. En adición a lo último, la mayoría de los barrios con población de alto nivel adquisitivo vio decrecer su población. Sin embargo, para hablar específicamente de gentrificación entre barrios del DN aún se necesita conocer mediante encuestas o censo el barrio de origen de la población que se muda de un barrio a otro en un determinado lapso de tiempo.
- 71 En el Gráfico 6 el cambio en cantidad de población en barrios está mostrado por circunscripción. La C1 en azul vio aproximadamente la mitad de sus barrios crecer en población. El crecimiento de los que ganaron población es mayor pero aun comparable al volumen de población que perdieron sus demás barrios. A este respecto, el mismo comportamiento se observa en la C3 (en gris). A diferencia de las anteriores, la C2 identificada en amarillo vio un incremento general de población, lo que sugiere que allí se concentra la vasta mayoría del incremento de población entre 2002 y 2010. En el gráfico, el asterisco al lado del nombre de barrio indica que este contiene un asentamiento informal (AI) observable.

Gráfico 6 c4: Crecimiento Población en Barrios 2002-2010 por Circunscripción



Fuente: Elaboración Propia- Basado en Censo Nacional Población y Vivienda 2002, 2010

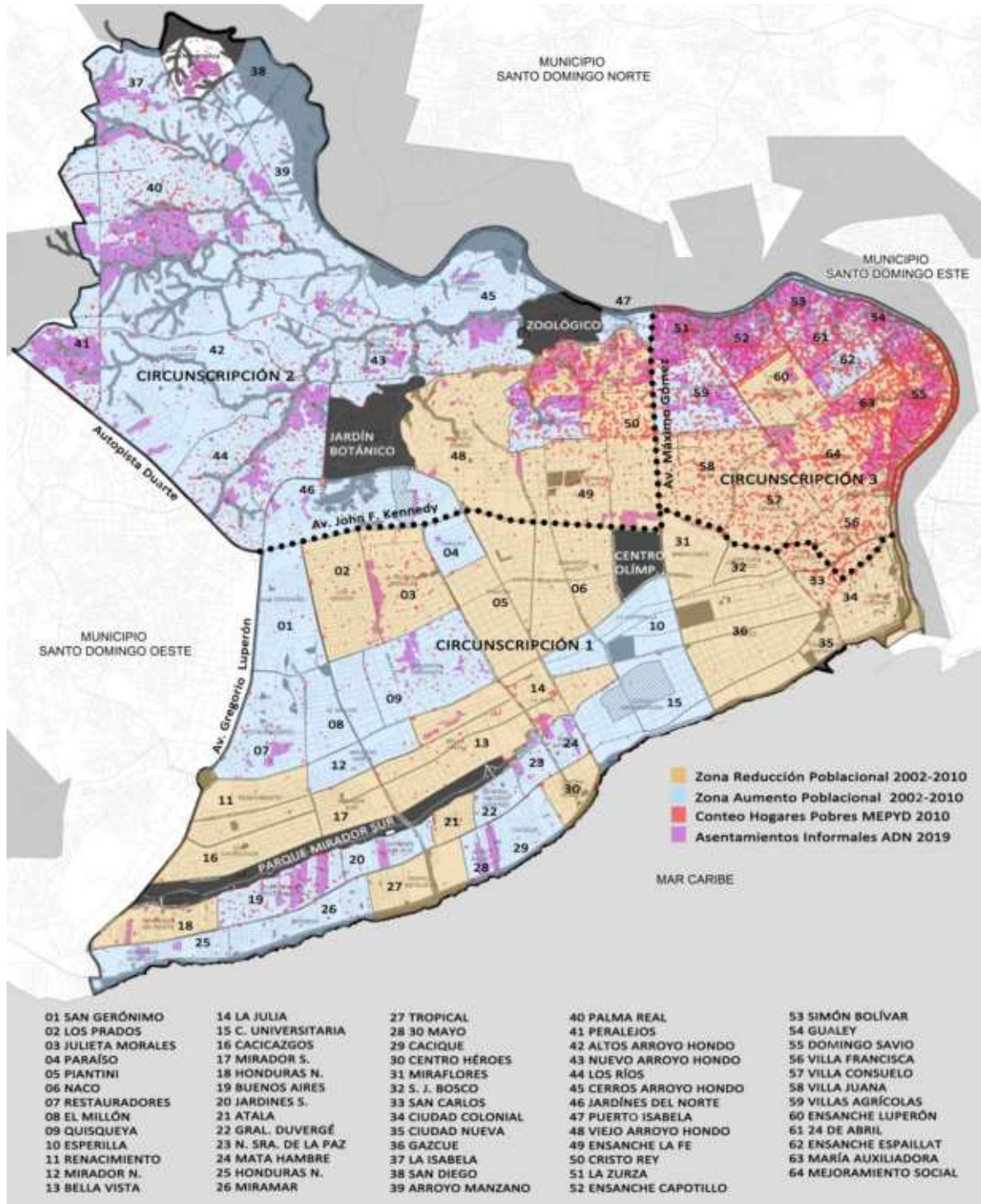
Gráfico 7 c4: Relación barrios cuya población creció y AIs (izquierda), barrios cuya población decreció y AIs (derecha)



Fuente: Elaboración Propia- Basado en Censo Nacional Población y Vivienda 2002, 2010; y Oficina Planes y Normas ADN 2019

- 72 Si bien es cierto que parece haber una relación entre el incremento de población y los asentamientos de población cuyo nivel socio económico es medio y/o bajo, el gráfico 6 y el mapa 1 muestran territorios muy empobrecidos de la Circunscripción 3 que experimentaron una baja en su cantidad de habitantes. Ejemplo de esto son Domingo Savio, María Auxiliadora, Ensanche Luperón, Villa Francisca, Villa Consuelo y Villa Juana. En la Circunscripción 2 sucede lo mismo con Cristo Rey. En cuanto a barrios de un comparativamente más alto nivel socio económico, vieron crecimiento La Esperilla, Paraíso y Mirador Norte. En el Mapa 1 se indican los barrios que ganaron y perdieron población de 2002 a 2010, indicando también las zonas carenciadas reportadas en el Mapa de la Pobreza del MEPYD en 2014 (MEPYD, 2014) y asentamientos informales identificados por el Ayuntamiento del Distrito Nacional (ADN, 2019).

Mapa 1 c4: Huellas de barrios cuya población creció y decreció entre 2002-2010, hogares pobres y huellas AS

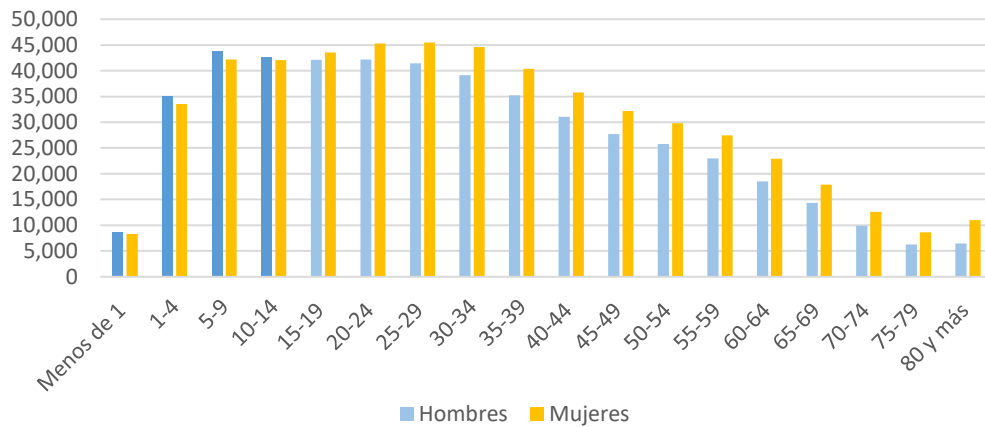


Fuente: Elaboración Propia- Basado en Censo Nacional Población y Vivienda 2002, 2010; Mapa Pobreza RD 2014; Oficina Planes y Normas ADN 2019

4.2 Población por género y barrio

73 En cuanto a la composición por género, varias tendencias se pueden observar en las proyecciones de la ONE para 2018 (ONE, 2016). En lo relacionado a las estimaciones de género, se espera que poco más del 50% de la población sea femenina, en su mayoría entre 20 y 34 años de edad, registrándose los valores más bajos entre los grupos de personas de menos de un año y de 75-79 años, ver Gráfico 8. El crecimiento de la población masculina tiene un comportamiento distinto, su grupo de edad más numeroso fue el de 5 a 9 años, en segundo lugar están los grupos entre 10 y 24 años. Similar al caso femenino, el grupo de edad que menos población registró fue el de 75-79, siendo notoria la amplia ventaja numérica de mujeres sobre hombres en el grupo de edad mayor a 80 años. La población masculina solo aventaja numéricamente a la femenina en sus segmentos dentro del rango de 1 a 14 años.

Gráfico 8 c4: Proyección a 2018 de población DN por sexo y grupo de edad



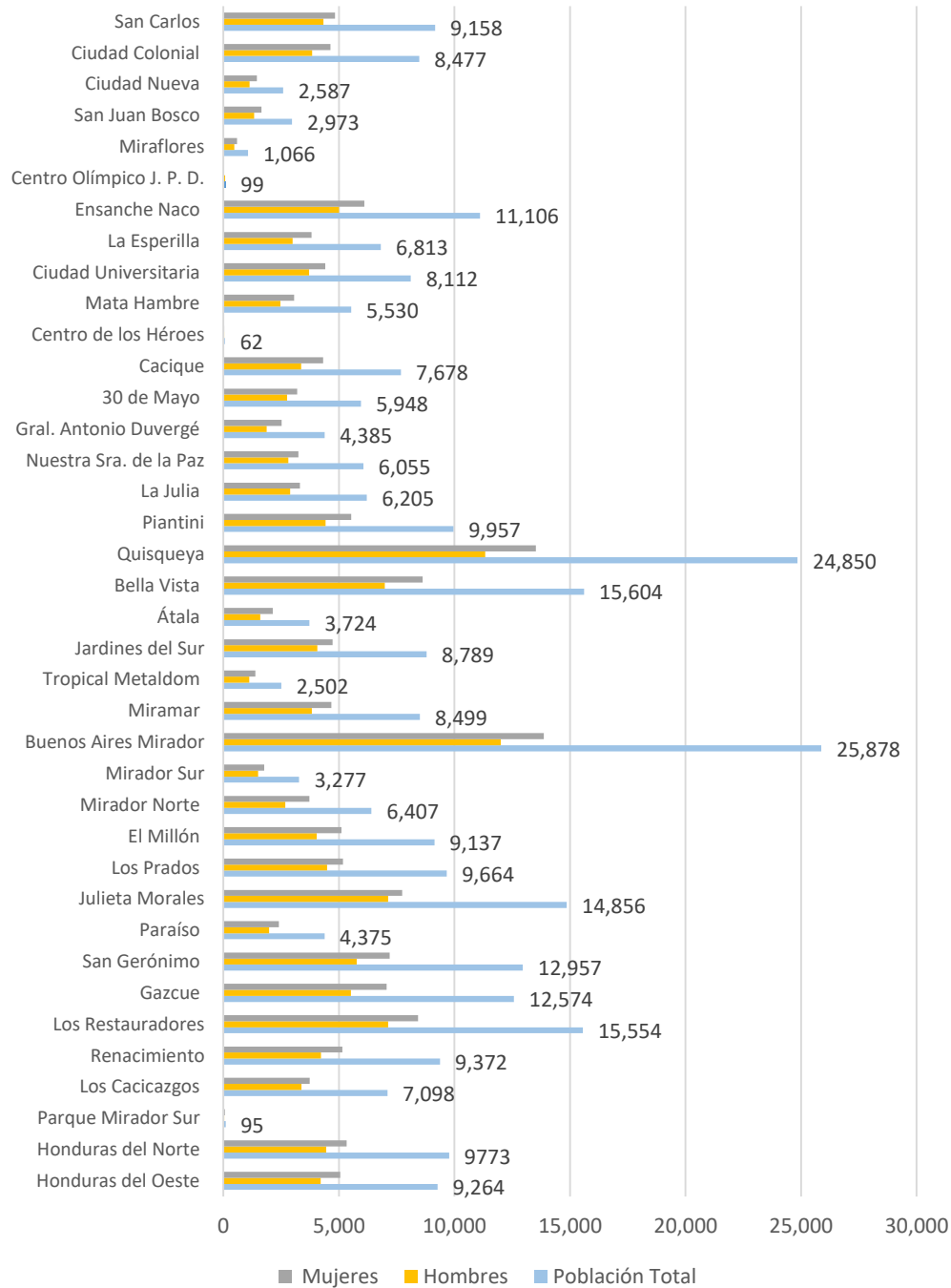
*En azul oscuro los conteos de mayoría masculina

Fuente: Elaboración propia- Basado en datos de Oficina Nacional de Estadísticas/ Población Total Estimada y Proyectada 2010-2020.

74 Haciendo una inspección por barrio de los valores del Censo Nacional de Población y Vivienda de 2010, es notorio que en 61 de los 70 barrios la población resultó ser mayoritariamente femenina, ver gráficos 9, 10 y 11. De los nueve restantes uno tenía igual población para ambos sexos y ocho mostraron mayor población masculina. En las circunscripciones 1 y 2 los barrios de mayoría masculina registran un bajo conteo poblacional general. En la C3 no se observa esta relación.

75 En la C1, los barrios de mayor población resultaron ser Ensanche Quisqueya y Buenos Aires, con 24,850 y 25,878 habitantes respectivamente. A estos dos barrios le siguen en población Bella Vista, Los Restauradores y Julieta Morales. Estos cinco barrios de mayor población contienen asentamientos informales, aunque debe aclararse que los asentamientos en Bella Vista son comparativamente mínimos. De igual manera, los barrios de mayor población total, Ensanche Quisqueya y Buenos Aires, mostraron la mayor diferencia porcentual entre las poblaciones masculina y femenina.

Gráfico 9 c4: Población de Circunscripción 1 por sexo por barrio en 2010

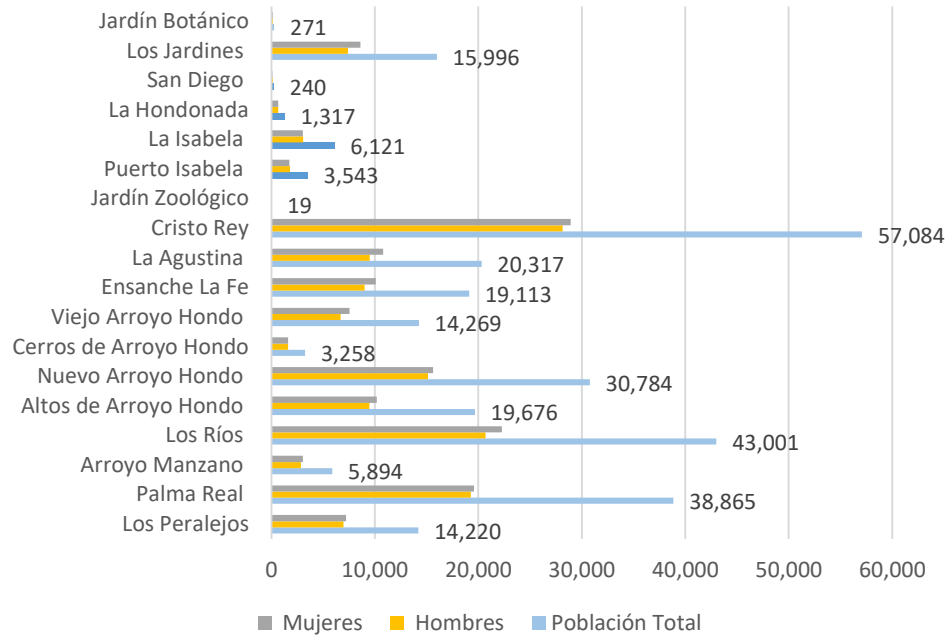


*En azul oscuro los conteos de mayoría masculina

Fuente: Elaboración propia- Basado en datos de Censo 2010

76 En la C2, con una tendencia similar a la de la C1, los barrios con menor población son los que muestran mayoría masculina: La Isabela, Puerto Isabela, La Hondonada y San Diego. Cerros de Arroyo Hondo muestra igual número entre poblaciones de ambos sexos. Los barrios más poblados son Cristo Rey, Los Ríos, Palma Real y Nuevo Arroyo Hondo, mismos que además contienen asentamientos informales dentro. Ver Gráfico 10.

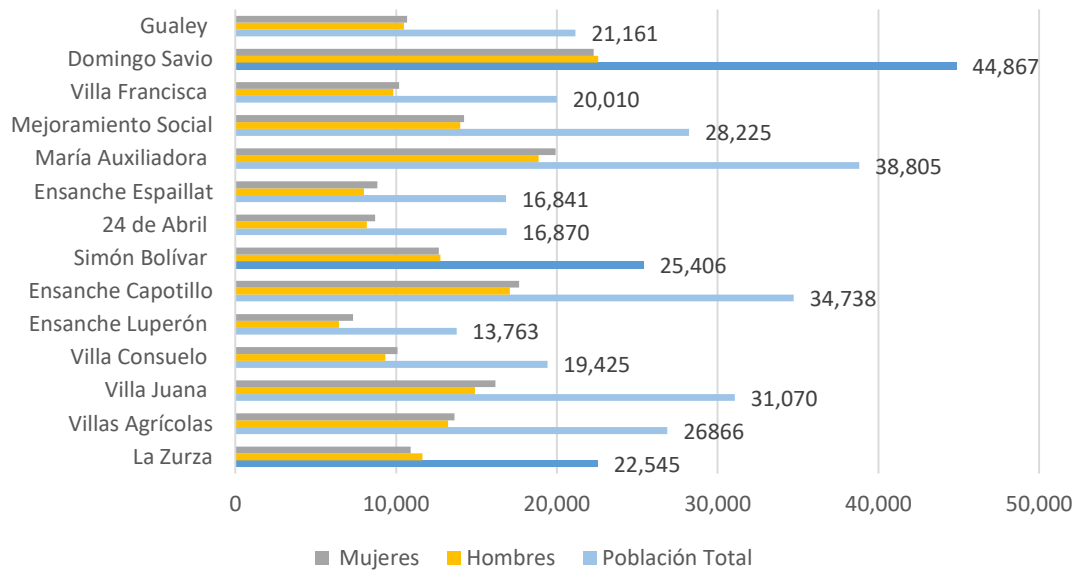
Gráfico 10 c4: Población de Circunscripción 2 por sexo por barrio en 2010



*En azul oscuro los conteos de mayoría masculina
 Fuente: Elaboración propia- Basado en datos de Censo 2010

77 En la C3, no se observa la relación entre baja población y mayoría masculina que se da en las circunscripciones 1 y 2. Los tres barrios de mayoría masculina no se encuentran entre los menos poblados comparativamente, se trata de Domingo Savio, Simón Bolívar y La Zurza. De estos, con 44,867 habitantes, Domingo Savio es el más poblado de todos los barrios de la C3, siguiéndole el María Auxiliadora y el Ensanche Capotillo. Común con la C1 y C2 los barrios más poblados contienen además asentamientos informales. Como se podrá apreciar en los mapas de pobreza mas adelante, no se observa una relación específica en la C3 entre cantidad de población por barrio y pobreza medida de manera multidimensional.

Gráfico 11 c4: Población de Circunscripción 3 por sexo por barrio en 2010

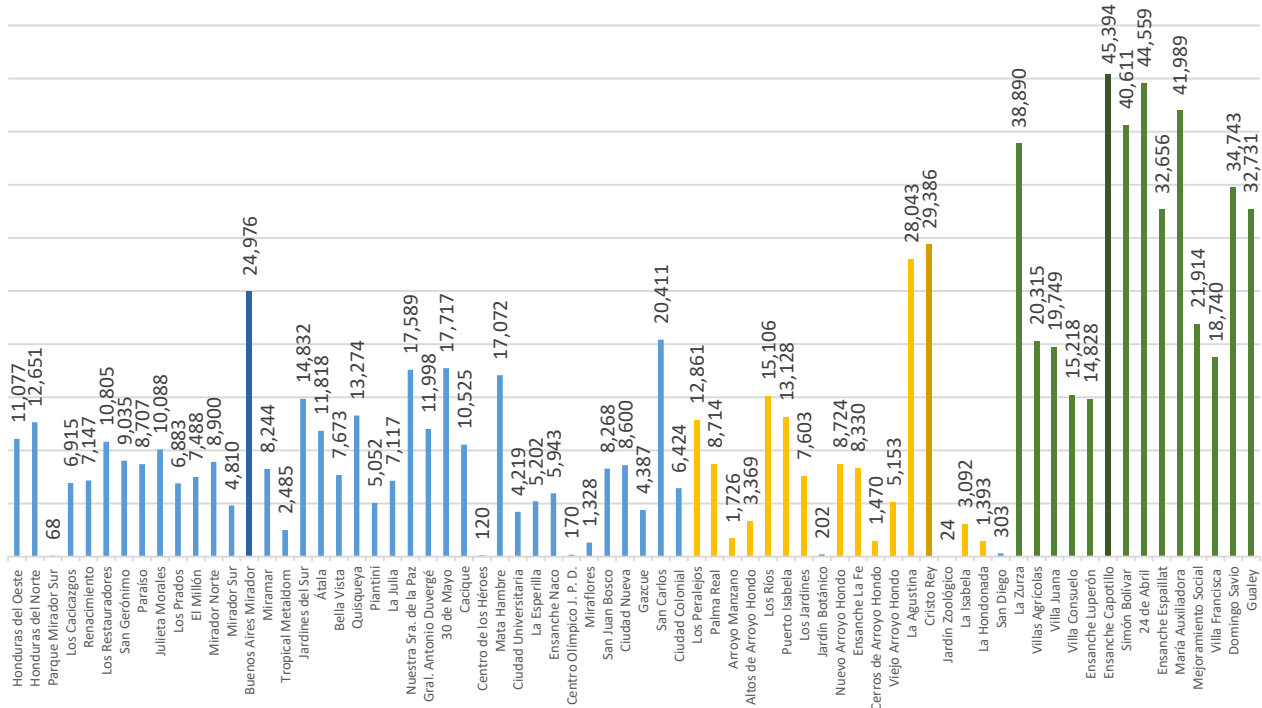


*En azul oscuro los conteos de mayoría masculina
Fuente: Elaboración propia- Basado en datos de Censo 2010

4.3 Densidad poblacional en barrios

- 78 A grandes rasgos, como ya se mostró, la densidad promedio de aprox. 11,000 habitantes por kilómetro cuadrado del DN se desprende de valores más específicos correspondientes a cada circunscripción. Subsecuentemente, estos valores promedian circunstancias inherentes a cada barrio en las tres circunscripciones. El Gráfico 12 ilustra la densidad poblacional por barrio y por circunscripción a 2010. Como es de sospecharse por el valor promediado de su densidad, los barrios de la C3 son los más densos. Ocho de sus 14 barrios presentaban para 2010 densidades superiores a 30,000 habitantes por kilómetro cuadrado: La Zurza (38,890), Capotillo (45,394), Simón Bolívar (40,611), 24 de Abril (44, 559), Ensanche Espaillat (32,656), María Auxiliadora (41,898), Domingo Savio (34,743) y Gualey (32,731). A 2010, ningún otro barrio del DN pasaba el límite de 30,000 habitantes por kilómetro cuadrado, sin embargo en la C2 se acercaban Cristo Rey (29,386) y La Agustina (28,043). En la C1 se observó mayor densidad en Buenos Aires Morador (24,976) y San Carlos (20,411).
- 79 Complementando la relación entre crecimiento poblacional y asentamientos informales mostrada en el Mapa 1, existe en el DN una relación entre densidad poblacional y pobreza como se podrá ver mas adelante en este diagnóstico.

Gráfico 12 c4: Densidad poblacional por Circunscripción y barrio en DN a 2010



*Las barras azules corresponden a barrios de la C1, las amarillas a los de la C2, y las verdes a los de la C3.

Fuente: Elaboración propia- Basado en datos de Censo 2010

4.4 Población y pobreza

4.4.1 Estudios

80 El Censo Nacional de Población y Vivienda de 2010 reportó que en el DN el 26.7% de los hogares (77,081 unidades) se encontraban en estado de pobreza general, de los que 13,446 hogares se encontraban en pobreza extrema. Representando este último grupo el 4.7% de los hogares del DN. En el mismo orden, el censo indicaba que el 28.3% de la población se encontraba en la clasificación de pobreza general (272,669 personas), de los cuales 41,076 personas fueron identificadas en la extrema pobreza. Ver Gráfico 13.

Gráfico 13 c4: Población y hogares pobres en DN según Censo 2010



Fuente: Elaboración propia- Basada en datos del Censo Nacional de Población y Vivienda de 2010, interpretados en el Mapa de la Pobreza en la República Dominicana 2014, del Ministerio de Economía Planificación y Desarrollo (MEPYD)

81 Tres estudios que miden pobreza retratan el estado socioeconómico en el territorio: El "Estudio Socioeconómico de Hogares en República Dominicana" producido por el Sistema Único de Beneficiarios (SIUBEN, 2012), El "Mapa de la Pobreza en la República Dominicana 2014" del Ministerio de Economía Planificación y Desarrollo (MEPYD, 2014), y el reporte "Metodología para la Identificación de Tugurios en el Distrito Nacional 2016" de la Oficina Nacional de Estadísticas (ONE, 2016). Estos estudios, complementados con el mapa de localización y cobertura de asentamientos informales del Ayuntamiento del Distrito Nacional sugieren la ubicación y niveles de carencia de poblaciones socioeconómicamente vulnerables dentro del Distrito Nacional.

4.4.2 Pobreza e Índice de Calidad de Vida

82 Tanto MEPYD (2014) como SUIBEN (2012) manejan un indicador de pobreza multidimensional denominado Índice de Calidad de Vida (ICV). Esto con la meta de medir carencia objetivamente e informar la política social del Estado acerca de las poblaciones que ameritan una atención prioritaria. Este indicador sintetiza el nivel de pobreza de hogares e individuos combinando variables que son orden social, demográfico, económico, así como específicamente de vulnerabilidad social. Ver variables en Tabla 1. En MEPYD (2014) la fuente fundamental de datos para construir este indicador fue el estudio Encuestas Nacionales de Fuentes de Trabajo 2011 (ENFT, 2011). Aunque casi todos los estudios sobre pobreza en el país se nutren además de los resultados del Censo Nacional de Población y Vivienda de 2010.

Tabla 1 c4: Variables en el Modelo ICV 2013 por dominio geográfico (2011) según sea metropolitano, resto urbano o rural

1	Material principal piso de la vivienda
2	Material principal de paredes de la vivienda
3	Material principal de techo de la vivienda
4	Agua por tubería en red pública
5	Sistema de eliminación de excretas
6	Sistema de iluminación de la vivienda

7	Sistema de eliminación de basura
8	Combustible usado para cocinar
9	Tipo de vivienda
10	Equipamiento familiar
11	Hacinamiento: Personas/Dormitorio
12	Años de educación del jefe/a de hogar
13	Años educación promedio hogar (mayor 15 años)
14	Porcentaje alfabetos/hogar (mayor/ igual 15 años)
15	Porcentaje de menores de cinco años
16	Asistencia escolar de 6 -14 años
17	Provincia

Fuente: Elaboración propia- Mapa de la Pobreza en la República Dominicana 2014, del Ministerio de Economía Planificación y Desarrollo (MEPYD, 2014)

- 83 De acuerdo a los niveles de precariedad multidimensional observados, MEPYD (2014) presenta cuatro categorías de ICV para clasificar hogares y poblaciones en el país, esto último dividido en dos clasificaciones de pobreza y dos clasificaciones de no pobreza: En escala ascendente, la pobreza extrema medida se codificó como ICV-I, luego se encuentra la pobreza moderada o ICV-II, seguida del estrato socio económico medio o ICV-III, finalizando con el estrato socio económico alto o ICV-IV. Como puede apreciarse en el Gráfico 14 y Mapa 2, en el DN la mayor incidencia de pobreza multidimensional se encuentra en las circunscripciones 2 y 3, con la menor incidencia en la Circunscripción 1. El mapa muestra por barrios la frecuencia de hogares que entran en las categorías ICV-I e ICV-II.
- 84 En la C1, San Carlos mostró tener más de un 20% de sus hogares dentro de ICV-I e ICV-II. El Resto de los barrios de esta circunscripción presentó valores inferiores al 20%. En la C2, y entre todos los barrios del DN en general, solo La Hondonada resultó contener más de un 70% de sus hogares en las categorías de pobreza. En La Isabela se identificaron hogares pobres en más de un 60%, y le siguen San Diego y Palma Real con porcentajes superiores al 40%. Los barrios Arroyo Manzano, Los Peralejos, Nuevo Arroyo Hondo, Los Ríos, Cerros de Arroyo Hondo, Cristo Rey, Jardín Botánico y La Agustina mostraron niveles de incidencia de hogares pobres superiores al 20%.
- 85 La C3 resultó tener los barrios con mayor cantidad de hogares carenciados tanto en la categoría ICV-I como en la categoría ICV-II. Esto apunta a una relación entre densidad poblacional y pobreza en la C3. La Zurza y Domingo Savio alcanzaron conteos de más del 60%. Capotillo, Simón Bolívar, Gualley y María Auxiliadora mostraron conteos mayores al 40%. Villa Francisca, Villa Consuelo, Villa Juana y Villas Agrícolas, 24 de Abril y Mejoramiento Social mostraron conteos superiores al 20%. Ver Tabla 2.
- 86 Como se ha podido apreciar, la mayoría de los barrios que han visto crecimiento poblacional contienen asentamientos informales (Mapa 1), y la mayoría de los barrios más pobres son también los más densamente poblados (Gráficos 12, 14 y Mapa 2).

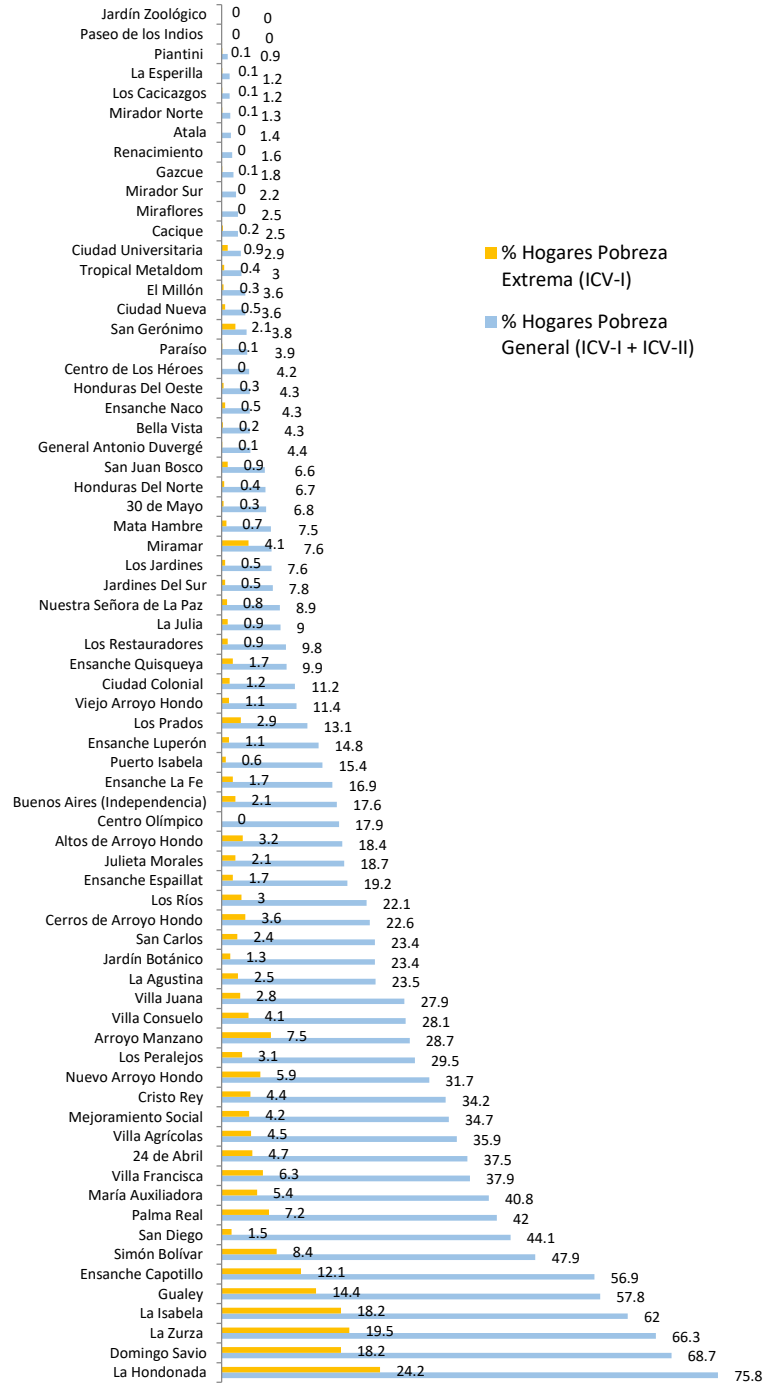
Tabla 2 c4: Porcentaje de hogares carenciados por barrio del DN según MEPYD (2014)

Porcentaje de Población en Pobreza Extrema y Pobreza Moderada MEPYD (2014)			
70.1-80%	60.1-70%	40.1-60%	20.1-40%
C2	C2	C2	C1
La Hondonada	La Isabela	San Diego	San Carlos
	C3	Palma Real	C2
	La Zurza	C3	Arroyo Manzano
	Domingo Savio	Capotillo	Los Peralejos
		Simón Bolívar	Nuevo Arroyo Hondo

		Gualey	Los Ríos
		María Auxiliadora	Cerros Arroyo Hondo
			Cristo Rey
			Jardín Botánico
			La Agustina
			C3
			Villa Francisca
			Villa Consuelo
			Villa Juana
			Villas Agrícolas
			24 de Abril
			Mejoramiento Social

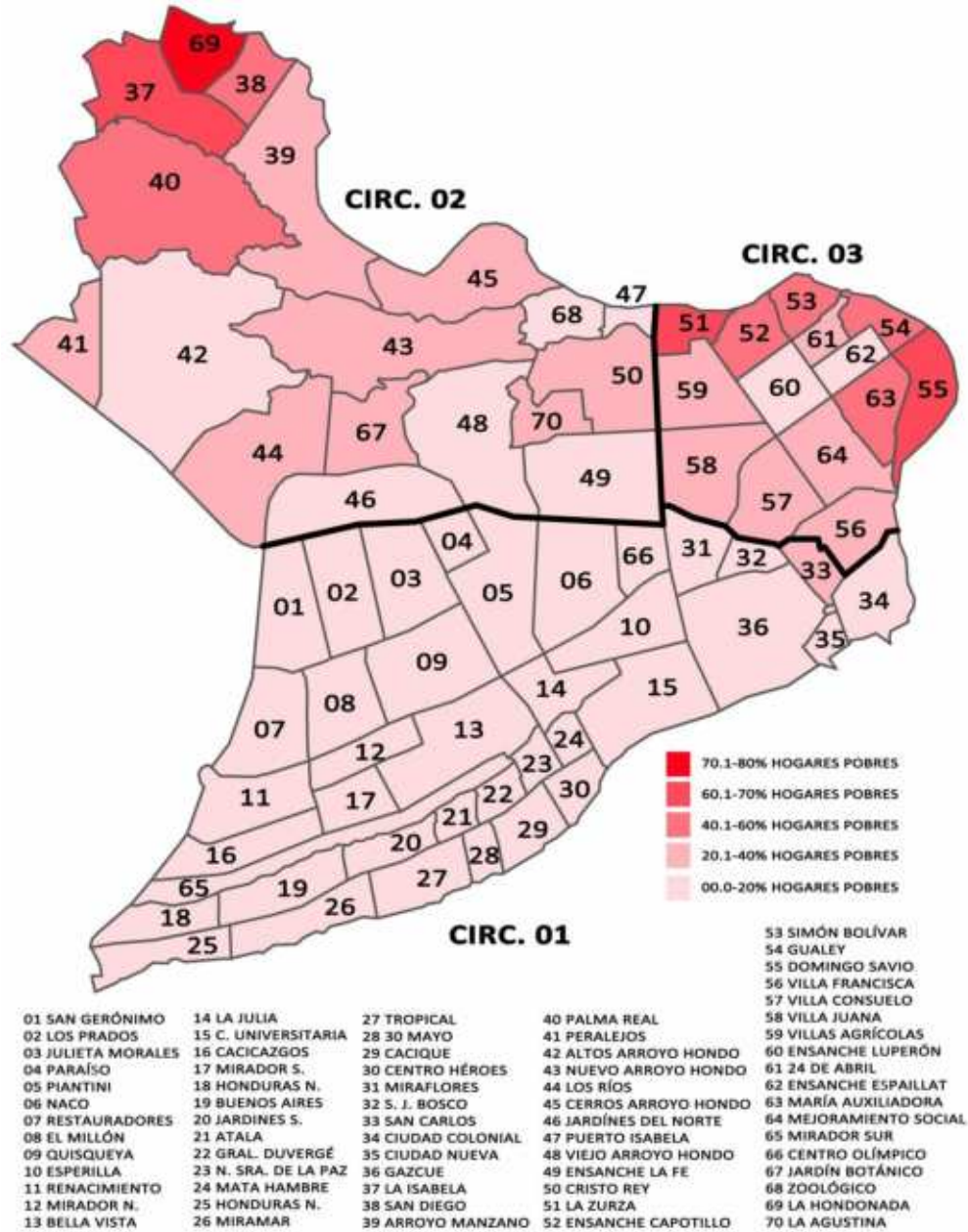
Fuente: Elaboración propia- Basado en datos de MEPYD (2014)

Gráfico 14 c4: Rank Porcentaje de hogares carenciados (ICV-I e ICV-II) por barrio del DN en MEPYD(2014)



Fuente: Elaboración propia- Basado en datos de MEPYD (2014)

Mapa 2 c4: Mapa Porcentaje de Hogares Carenciados (ICV-I + ICV-II) por Barrio del DN en MEPYD (2014)

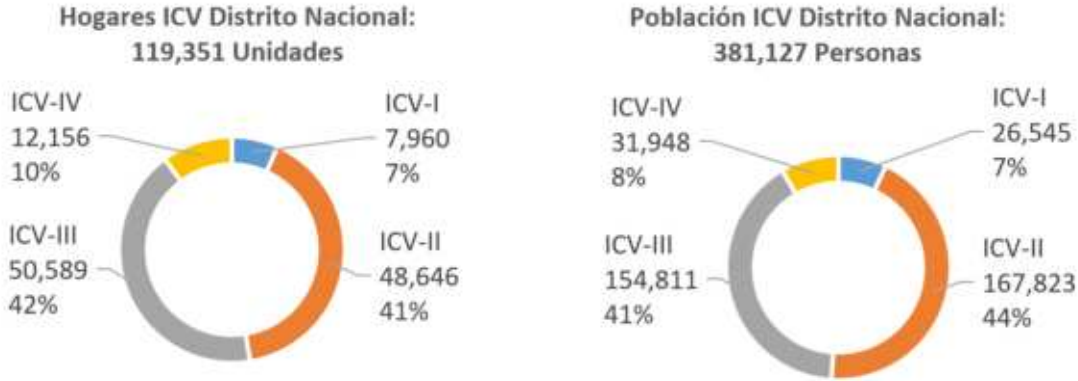


Fuente: Elaboración Propia- Basado en Datos de MEPYD (2014)

87 Conectando con los avances del Mapa de la Pobreza en Republica Dominicana previamente llevados a cabo por el MEPYD, SIUBEN (2012) desarrolló cuatro categorías ICV de estatus socio económico para hogares y población: Las cuatro resultan medir niveles de pobreza, siendo ICV-I la que indica mayor carencia e ICV-IV la que sugiere menos carencia. SIUBEN (2012) reportó 381,127 habitantes del DN que calificaban para empadronamiento por su condición medida de pobreza. Esto representa aproximadamente un 38% de la población del DN. En el DN, el grupo socio económico más numeroso según ICV es el de estrato de pobreza moderada (ICV-II) comprendiendo un 44%, luego le sigue el estrato

medio (ICV-III) con 41%. En tercer lugar, está el estrato menos carenciado (ICV-IV) con 8%, y en cuarto lugar el estrato más vulnerable, el de extrema pobreza (ICV-I) con 7%. Ver Gráfico 15.

Gráfico 15 c4: Hogares y Población Pobres en DN según ESH 2012



Fuente: Elaboración propia- Basado en datos de SIUBEN (2012)
*ICV-I= Pobreza Extrema ICV-II= Pobreza General

88 En el Gráfico 28 se muestran los barrios por su porcentaje interno de población que pertenece a ICV-I e ICV-II de forma combinada. En ese mapa se puede apreciar que 11 barrios del DN contienen población en pobreza extrema y pobreza modera superior al 62.6%. Estos barrios son Atala y Nuestra Señora de la Paz en la C1, La Isabela, Altos de Arroyo Hondo, Cerros de Arroyo Hondo y la Hondonada en la C2, y finalmente, La Zurza, Gualey y Domingo Savio en la C3. De igual forma, diez barrios muestran porcentaje de población por encima de 45.1% en estos niveles de pobreza. Estos son: El Millón, Ciudad Universitaria y el 30 de Mayo en la C1, Arroyo Manzano, Palma Real, Los Peralejos, Nuevo Arroyo Hondo y Viejo Arroyo Hondo en la C2, y finalmente Ensanche Capotillo, Simón Bolívar y María Auxiliadora en la C3. Ver Tabla 3 y Mapa 3.

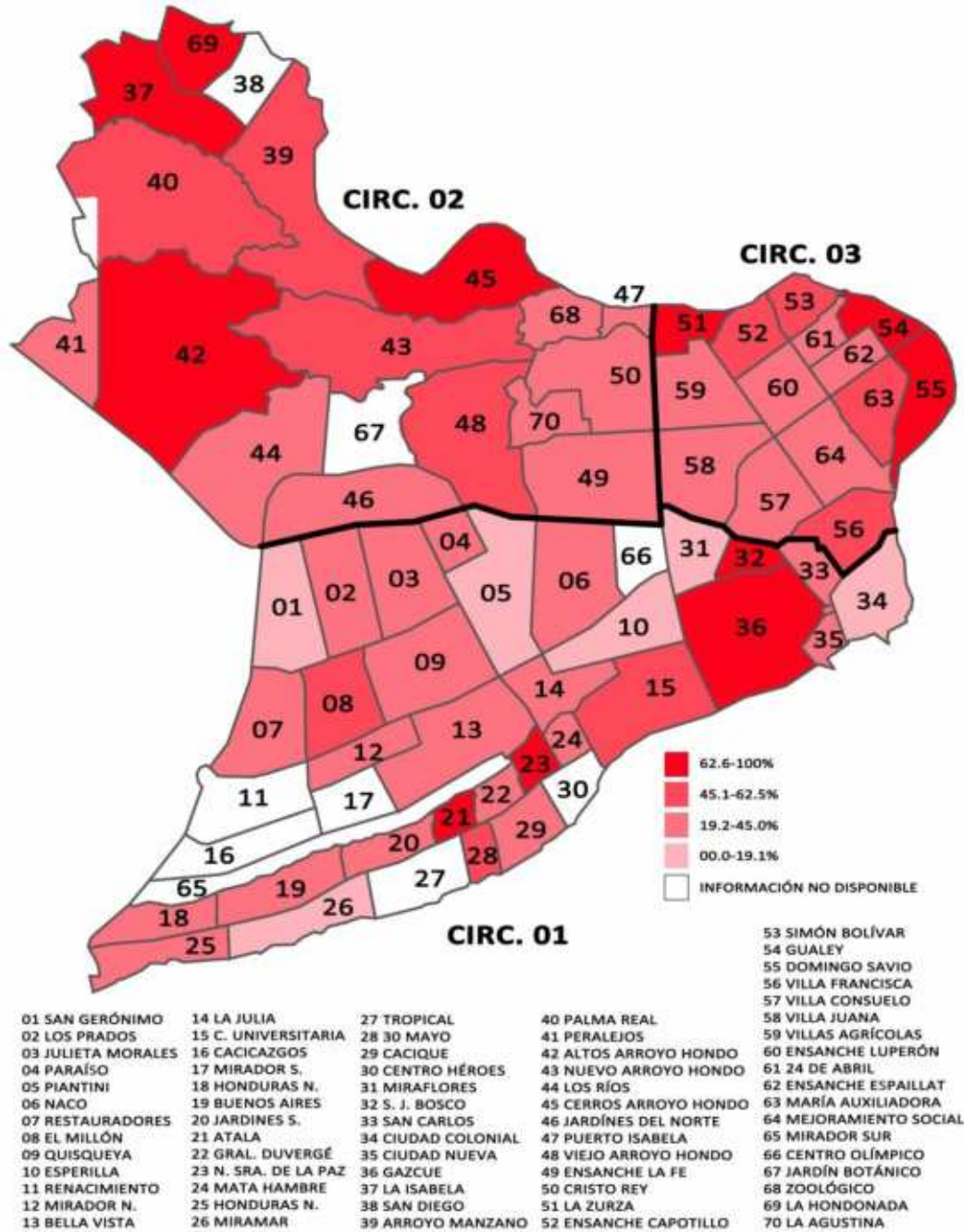
Tabla 3 c4: Porcentaje de población en ICV-I e ICV-II en SIUBEN (2012)

Porcentaje de Población en Pobreza Extrema y Pobreza Moderada SIUBEN (2012)			
62.6-100%	45.1-62.5%	19.2-45%	Cont. 19.2-45%
C1	C1	C1	C2
Atala	El Millón	Los Prados	Los Peralejos
Nuestra Sra. de la Paz	Ciudad Universitaria	Julieta Morales	Los Ríos
C2	30 de Mayo	Paraíso	Jardines del Norte
La Isabela	C2	Naco	Ensanche La Fe
Altos de Arroyo Hondo	Arroyo Manzano	Los Restauradores	Cristo Rey

Cerros de Arroyo Hondo	Palma Real	Ensanche Quisqueya	Zoológico
La Hondonada	Nuevo Arroyo Hondo	Mirador Norte	La Agustina
C3	Viejo Arroyo Hondo	Bella Vista	C3
La Zurza	C3	La Julia	Villa Consuelo
Gualey	Ensanche Capotillo	Honduras Norte	Villa Juana
Domingo Savio	Simón Bolívar	Buenos Aires	Villas Agrícolas
	María Auxiliadora	Jardines del Sur	Ensanche Luperón
		General Duverge	24 de Abril
		Mata Hambre	Ensanche Espaillat
		Honduras del Oeste	Mejoramiento Social
		El Cacique	
		San Carlos	
		Ciudad Nueva	

Fuente: Elaboración propia- Basado en SIUBEN (2012)

Mapa 3 c4: Porcentaje de población carenciada (ICV-I + ICV-II) por barrio del DN en SIUBEN (2012)



Fuente: Elaboración propia- Basado en SIUBEN (2012)

4.4.3 Tugurios

89 En estudio Metodología para la Identificación de Tugurios en el Distrito Nacional 2016 (ONE, 2016b), de la Oficina Nacional de Estadísticas, toma como insumo básico los datos del Censo Nacional de Población y Vivienda de 2010 y delimita geográficamente zonas de asentamientos precarios llamados tugurios. El tugurio es un asentamiento concentrado que se distingue por que sus unidades de vivienda no se encuentran en condiciones adecuadas y por contar con servicios básicos insuficientes: Infraestructura, manejo de residuos sólidos, acceso a la ciudad, etc. En un sentido básico (ONE, 2016) mide el nivel de

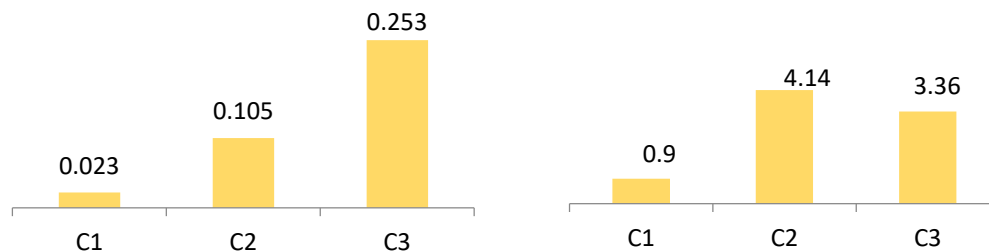
inseguridad del estatus residencial, acceso al agua potable, acceso al saneamiento básico y la calidad estructural de las viviendas. Es importante resaltar que un tugurio no es siempre un asentamiento informal, aunque los últimos en su mayoría son tugurios. Los tugurios también pueden tratarse de instalaciones formales en estado de deterioro y/o des provisión. Los tugurios, en atención a su definición de instalación de viviendas contiguas, tampoco hace referencia a viviendas precarias aisladas.

90 El estudio reporta que para 2010 en el DN 413,249 personas o el 41.8% de la población vivía en tugurios. Como es de esperarse la mayor cobertura de tugurios se encuentra en las zonas ya identificadas como carenciadas por MEPYD (2014) y SIUBEN (2012) de las circunscripciones 2 y 3. Ver imagen F en Gráfico 34. En la C2, los barrios con mayor cobertura de tugurios son La Isabela, Palma Real, Arroyo Manzano, Nuevo Arroyo Hondo, Los Ríos, Cristo Rey y La Agustina. En la C3, los tugurios se concentran principalmente en los barrios La Zurza, Ensanche Capotillo, Simón Bolívar, Villa Juana, María Auxiliadora, Villas Agrícolas y Gualey . La C1 es la menos ocupada por tugurios, sus barrios con mayor cobertura son 30 de Mayo, Mata Hambre, Honduras Norte y Atala.

4.4.4 Asentamientos informales

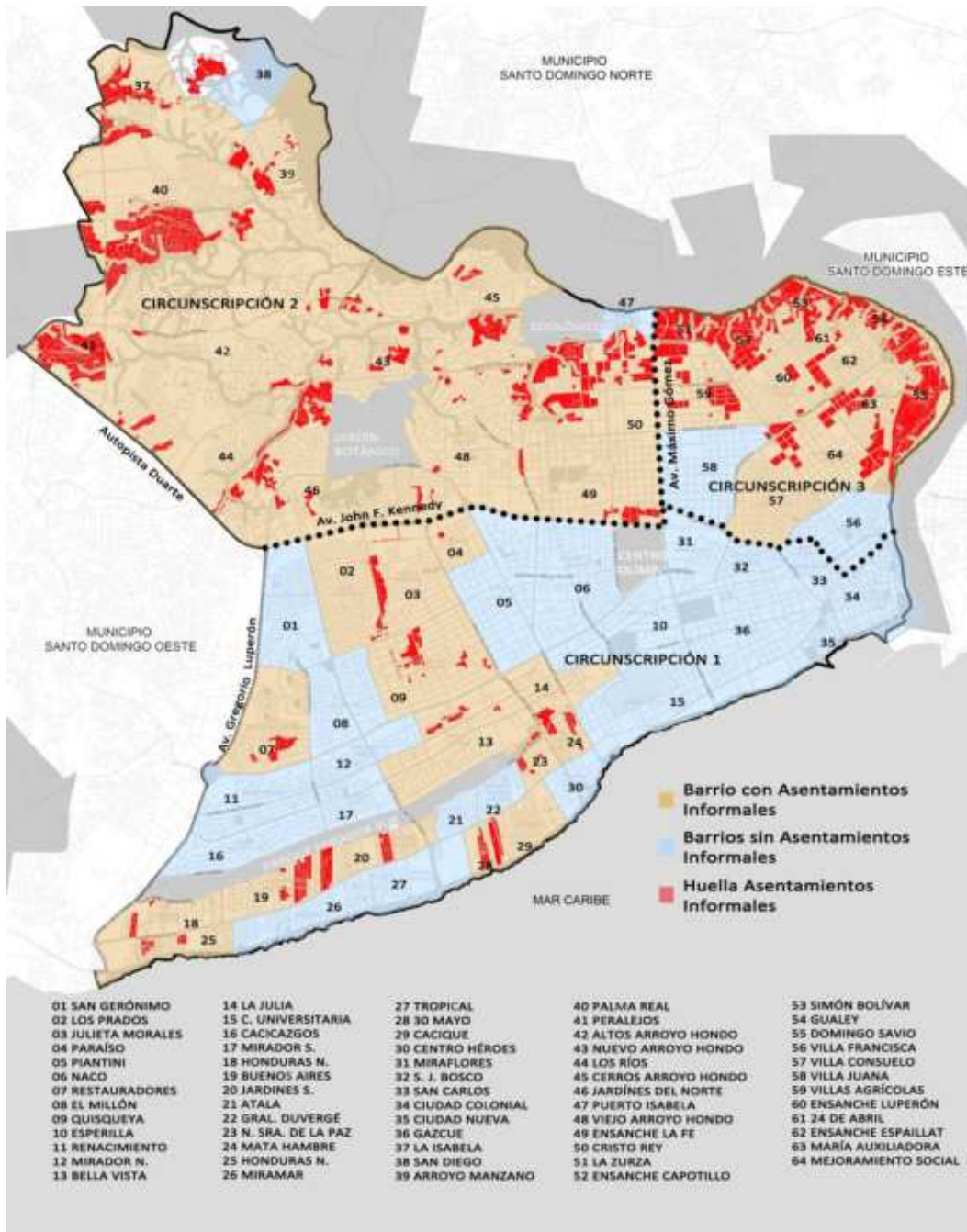
91 De forma complementaria, debe observarse la problemática de los asentamientos informales (AI). Estos son los asentamientos humanos, generalmente construidos precariamente, sin planificación vial, y sin infraestructura urbana formal; instalados en terrenos propiedad del estado o de terceros. Considerando el axioma del estado de derecho, y en ausencia de titularidad o del consentimiento del propietario para la ocupación, estos asentamientos vulnerables contemplan además grandes desafíos jurídicos para sus habitantes. En el DN los asentamientos informales cubren una superficie aproximada de 8.4 kilómetros cuadrados (ADN, 2019), y en la mayoría de los casos guardan una relación con el crecimiento poblacional en los barrios en los que están ubicados como se observó en el Mapa 1. En el Gráfico 16 y el Mapa 4 se puede notar que la C2 tiene la mayor huella de AI del DN, sin embargo, la C3 tiene la mayor densidad de kilómetros cuadrados de AI por kilómetro cuadrado de superficie. Esto último debido a que la C3 es la más pequeña de las tres circunscripciones. Como se podrá ver en el capítulo de infraestructura, en la C3 y C2 las huellas de AI son mayores a las huellas de áreas verdes. En el Gráfico 31b pueden observarse la huella de los asentamientos informales reportados por ADN (2019) dentro de los límites de cada barrio. Solo 25 barrios de 66 se observan sin asentamientos informales. Se consideran 66 barrios porque, si bien es cierto que el DN contiene 70 barrios, cuatro de ellos son realmente parques urbanos como se mencionó anteriormente.

Gráfico 16 c4: Km2 de huella AI por Km2 de ciudad C1, C2 y C3 (Izquierda), km2 de AI en C1, C2 y C3 (Derecha)



Fuente: Elaboración propia- Basado en ADN (2019)

Mapa 4 c4: Huella de Asentamientos Informales en el DN por Barrios



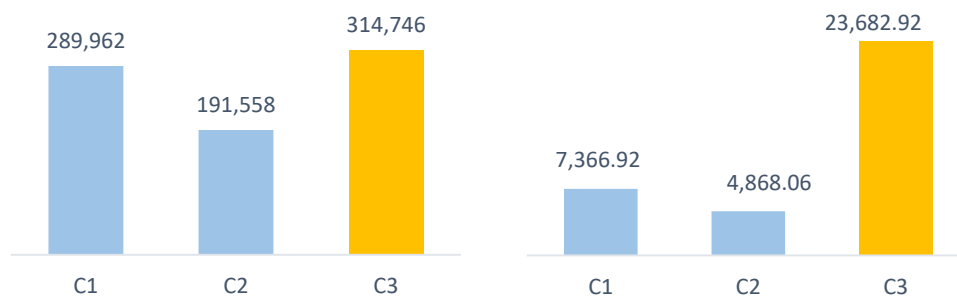
Fuente: Elaboración Propia- Basado en ADN (2019)

- 92 Este indicador de pobreza apunta igual que los demás precedentes, a una situación de alta vulnerabilidad en la riera de la C3 y el límite noroeste de la C2. Igualmente en Cristo Rey y Los Ríos. En la C1 se concentran al sur y este del Parque Mirador Sur así como en el cuadrante comprendido por las vías Av. Winston Churchill, Av. Núñez de Cáceres, Av. Simón Bolívar y Av. John F. Kennedy. Fuera de estas zonas se halla el asentamiento Manganagua, dentro de Los Restauradores.
- 93 Cuatro factores pueden ilustrar por qué nacen, se mantienen y crecen los asentamientos informales en el DN. El primero tiene que ver con el derecho a la vivienda y su demanda. Históricamente, los emprendimientos estatales por proveer vivienda a la población más necesitada no han satisfecho la

demanda. Y dado que el país es signatario de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, que en el Artículo 25 consigna el derecho a un nivel de vida que asegure entre otras cosas vivienda, los asentamientos informales se han manejado en parte como una solución paliativa durante el siglo XX y lo que va del XXI.

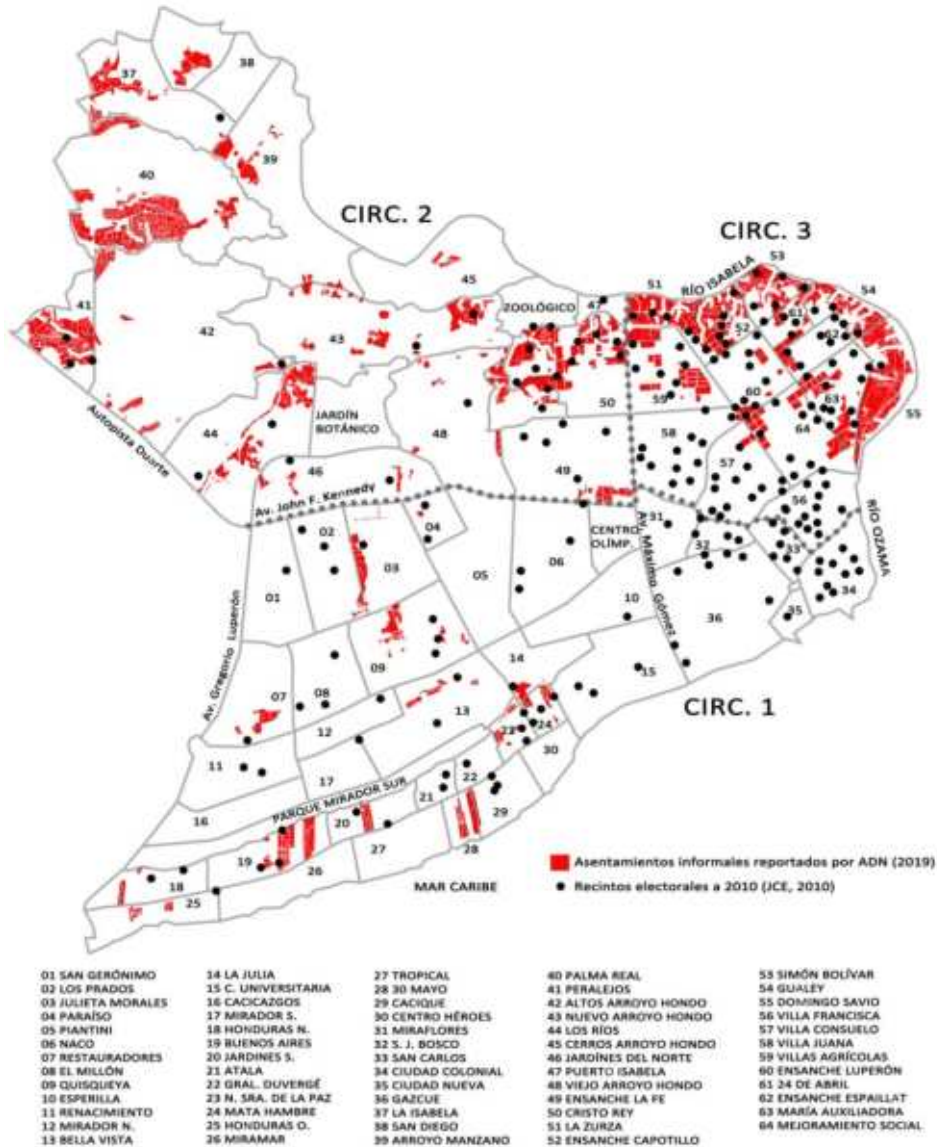
- 94 En segundo lugar, la tendencia macroeconómica del país es un detonador. En un clima de crecimiento económico sostenido como el que ha llevado la República Dominicana desde los noventa (WB, 2019), la población urbana crece por tener acceso a mejores servicios de salud y además por las migraciones a la ciudad desde el campo y desde otras latitudes. En tercer lugar, el Código Civil de República Dominicana faculta en su Artículo 2261 a ocupantes de terreno comunero para reclamar saneamientos catastrales después de un plazo que puede ser 20, 10 o cinco años (Código Civil, 1949).
- 95 En cuarto lugar, a nivel nacional, están las dificultades del aparato judicial para hacer valer el estado de derecho en beneficio de propietarios de títulos en plazos ágiles. En quinto lugar, los asentamientos informales contienen en general la mayor densidad de votantes empadronados y mesas electorales, lo que merece a sus poblaciones cuotas importantes de poder político (JCE, 2010). En el Gráfico 17 se puede notar que la C3, siendo la más carenciada y ocupada por asentamientos informales, es también la que contiene más votantes registrados. Siendo esta circunscripción además las más pequeña, concentra por ende una densidad de votantes por kilómetro cuadrado casi cuatro veces mayor al promedio de la C1 y C2. A excepción de barrios sin asentamientos al norte y sur de la frontera entre la C1 y la C3, se observa en el Mapa 5 que los recintos electorales tienen una notable proximidad geográfica a asentamientos informales. Esto se observa específicamente en la mitad norte de la C3 y en Cristo Rey (C2).

Gráfico 17 c4: Cantidad Electores por circunscripción del DN en 2010 (Izquierda)/ Electores por Km2 en DN en 2010 (Derecha)



Fuente: Elaboración propia- Basado en datos de JCE (2010).

Mapa 5 c4: Mapa recintos electorales a 2010 y Asentamientos Informales



Fuente: Elaboración propia- Basado en datos de JCE (2010) y ADN (2019). Mapa circunscripciones electorales del Distrito Nacional 2010

96 Otro elemento a resaltar es el estado de segregación de estos asentamientos, y aunque existen distintas formas de medirlo, este es principalmente vial. La segregación de asentamientos es una condición de importancia para la planificación y administración urbana por diversas razones. Esta está asociada a problemas sociales de distintas índoles y a la incidencia del crimen. También tiene un peso económico para residentes dentro y fuera de los asentamientos. Los asentamientos informales presentan generalmente calles estrechas y sinuosas, y en ocasiones el emplazamiento de algunas de sus edificaciones bloquea arterias de la trama vial formal. Esto aísla el asentamiento y afecta la conectividad vial de la ciudad (UN-Hábitat, 2013). Esta circunstancia dentro de la ciudad tiene un impacto en el consumo de combustible, las emisiones de dióxido de carbono y la duración de los viajes.

4.4.5 Capas de pobreza y naturaleza

- 97 El mosaico de mapas en el Gráfico 18 muestra distintas capas de interés para el estudio de regiones pobres o carenciadas en el DN. En orden de prioridad, las poblaciones carenciadas son vulnerables por razones no solo económicas, los factores naturales como la composición y elevación del suelo suman riesgos a estos emplazamientos. Como se puede ver en la imagen C, ICMA (2018) proyecta para dentro de 25 años una elevación de nivel para los ríos Isabela y Ozama que inunda una superficie comparable a la de Ciudad Colonial. Esta incursión del agua afectaría casi exclusivamente los barrios bajos de la C3 que bordean los ríos mencionados.
- 98 En segundo orden, las regiones carenciadas al tener dificultades de acceso a infraestructura sanitaria deben verse en función de su impacto en el medio ambiente natural de la ciudad. Específicamente debe verse el efecto sobre los cursos de arroyos que forman parte del sistema de los ríos Isabela y Ozama, y sobre la infraestructura de parques urbanos. Como se puede ver en la imagen B, casi todos los cursos de arroyos se encuentran en la C2 y C3. La C2 tiene una cobertura integral de estos cursos en la mayor parte de su área, la C3 en cambio tiene cursos de arroyos bordeando su límite con los ríos Isabela y Ozama, estos penetran en promedio un kilómetro tierra dentro.
- 99 La imagen A del mosaico muestra la huella de parques urbanos, allí es claro que la C3 tiene menos del 1% de su superficie dedicada a parques. Una situación similar se da en la mitad noroeste de la C2. Estas regiones son precisamente de las mas carenciadas. En el mosaico se muestra además en una misma escala la delimitación de tugurios (imagen F) (ONE, 2016b), asentamientos informales (imagen D) (ICMA, 2018) y localización de hogares pobres (imagen E) (MEPYD, 2014). En este último mapa cada punto rojo vale por 10 hogares.
- 100 En el Mapa 6 puede apreciarse una yuxtaposición de las seis imágenes del Gráfico 18. Lo mas importante que debe notarse es que la cota de inundación a 25 años cubre el 50% de Domingo Savio dejando inundadas áreas que hoy están cubiertas por asentamientos informales, tugurios y hogares pobres (MEPYD, 2014; ONE, 2016b; ICMA, 2018). De igual manera, una franja importante de Gualey, Ensanche Capotillo y Simón Bolívar se ven afectados. Considerando la densidad poblacional de estos barrios, el estado de riesgo por inundación durante tormentas y a futuro es considerablemente alto. Ver Tabla 4.

Tabla 4 c4: Densidad poblacional de barrios afectados por inundaciones

Barrio	Área (km2)	Población 2010	Densidad 2010 (habs/km2)
Domingo Savio	1.29141494	44,867	34,743
Gualey	0.64651289	21,161	32,731
Ensanche Capotillo	0.76524736	34,738	45,394
Simón Bolívar	0.62559913	25,406	40,611

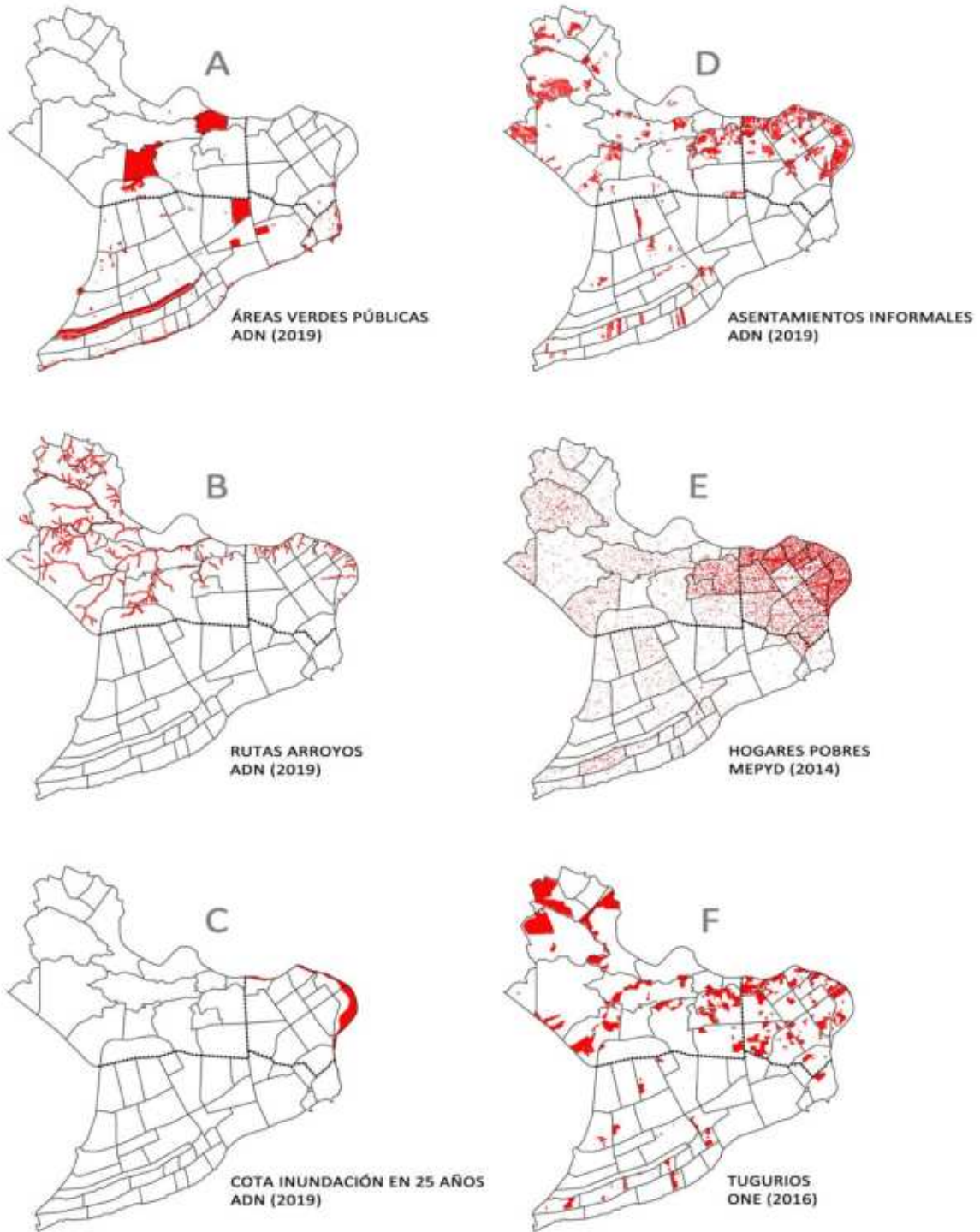
Fuente: Elaboración Propia- Basado en datos del Censo Nacional de Población y Vivienda 2010

- 101 En segundo lugar, el Mapa 6 muestra una ocupación general de los cursos de arroyos y bordes de río en la C3. Asentamientos informales, tugurios y hogares carenciados de Gualey, Domingo Savio, María Auxiliadora, Simón Bolívar, Ensanche Capotillo y La Zurza se erigen sobre o frente a estos cursos de arroyos que conectan con el río Isabela al norte o al Río Ozama al este. En cuanto a la C2, estas tres categorías de usos residenciales carenciados actúan similarmente en Cristo Rey. Sin embargo, en el resto de la C2 las categorías que se erigen frente y sobre cursos de arroyos son mayormente asentamientos informales y

tugurios. Parecido a lo visto en general en la C3, en Arroyo Manzano y La Isabela se aprecian asentamientos carenciados del tipo tugurio bordeando el Río Isabela. Cabe destacar que en la C2 un volumen no cuantificado de edificaciones formales no carenciadas también se levanta sobre o frente a estos cursos de arroyos.

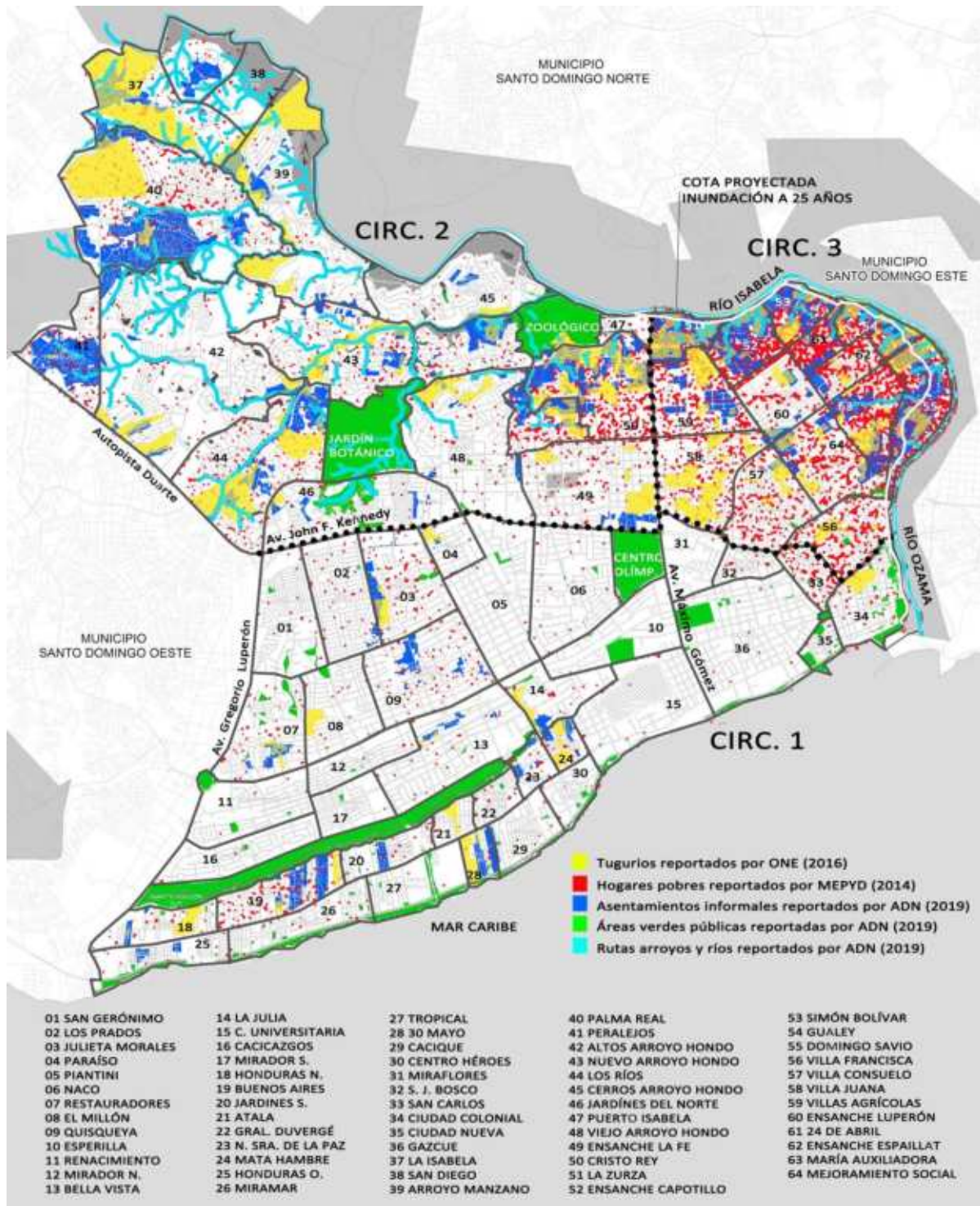
- 102 Esta ocupación de arroyos y bordes de río tiene distintas implicaciones para el medio ambiente natural al que pertenece la ciudad, y por ende también para la seguridad y economía de los habitantes de la ciudad. En general, las viviendas carenciadas de asentamientos informales y tugurios, así como aquellas carenciadas que son aisladas, tienen acceso limitado o nulo a alcantarillado sanitario y recogida de basura (MEPYD, 2014; SIUBEN, 2012; ONE, 2016b). Esta condición hace que en la práctica los cursos de arroyos funjan como alcantarillado y vertedero de basura provisional. Estas mismas aguas son además el sustento de estas y otras poblaciones para fines de consumo y aseo, originando múltiples problemas de salud entre habitantes. Estos cursos de agua llegan a las aguas de los ríos Isabela y Ozama llevando consigo múltiples contaminantes constantemente creando un problema ecológico y de salubridad mucho mayor.
- 103 El torrente del Río Ozama finalmente lleva los contaminantes por un sistema de corrientes marinas hasta el litoral marino del DN, afectando sus aguas. Esto último limita el potencial de la costa de ser un destino para bañistas, deportistas y pescadores, y diezma el ecosistema marino. Aunque es importante aclarar que esta dinámica no es la única que contamina las aguas del DN. Otros factores como el vertido sin tratar de desechos industriales, vertido sin tratar de aguas negras del sistema sanitario formal, y la escorrentía de aguas del manto freático en dirección norte-sur contaminadas con descarga sanitaria directa contribuyen también al *statu quo*. Otras prácticas que hacen al territorio poco resiliente son por un lado el bloqueo y por otro la canalización por tuberías de tramos de estos cursos de arroyo. Estas alteraciones limitan la capacidad del sistema natural y pueden causar inundaciones que ocasionan pérdidas de vidas humanas y propiedad.
- 104 Al observar en el Mapa 6 la relación entre estos usos marginales residenciales con los grandes parques urbanos, es posible apreciar asentamientos informales, tugurios y hogares carenciados aislados contiguos a cada uno. De estos, el parque relacionado a las mayores poblaciones carenciadas es el Parque Zoológico. En casi todos los casos, los usos carenciados residenciales están separados de estos grandes parques por calles, nótese el Parque Mirador, el Centro Olímpico, el Jardín Botánico. Sin embargo, al sur del Parque Zoológico puede observarse un asentamiento compartiendo parte de su límite.

Gráfico 18 c4: Mosaico de Capas Relacionadas a Pobreza en el DN



Fuente: Elaboración propia- Basado en MEPYD (2014), ONE (2016) y ADN (2019)/ICMA (2018)

Mapa 6 c4: Capas de Gráfico 18 c4 combinadas: Pobreza y naturaleza en el DN



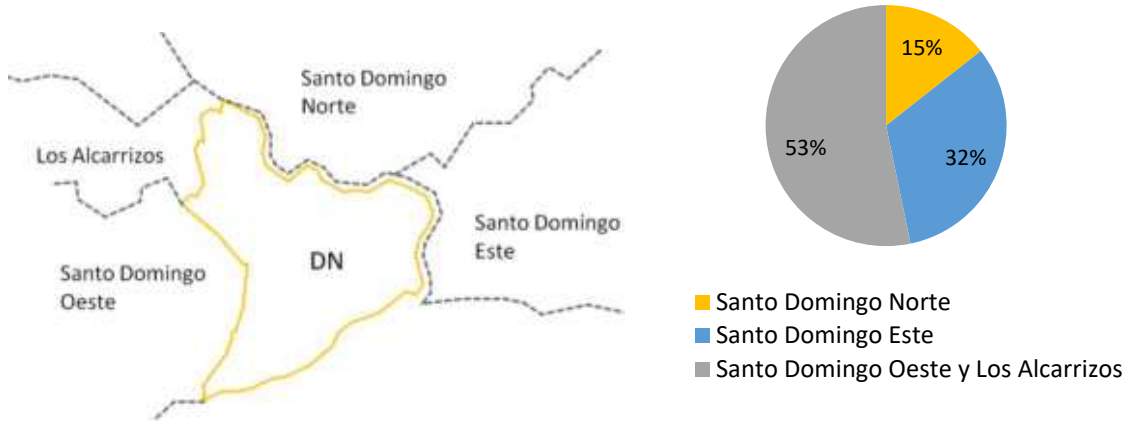
Fuente: Elaboración propia- Basado en datos de MEPYD (2014), ONE (2016) y ADN (2019)/ICMA (2018).

4.5 Población flotante

105 Como fue mencionado anteriormente, el DN recibe en horario laborable una población flotante de aproximadamente un millón de personas (ADN, 2014). Estas últimas se movilizan mayormente por tener en el DN un destino laboral, particularmente en la Circunscripción 1. Según los aforos realizados por el

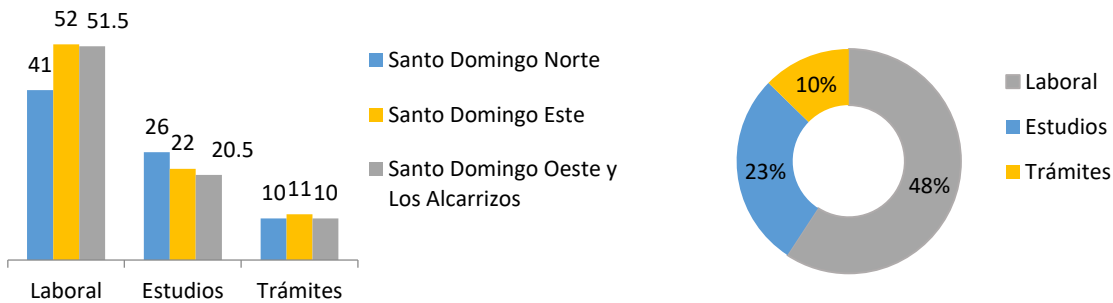
Ayuntamiento del Distrito Nacional, la mayor parte de esta población flotante (53%) entra por el oeste, desde los municipios Santo Domingo Oeste y Los Alcarrizos. En segundo lugar le siguen los visitantes que llegan del oriente por Santo Domingo Este (32%), y en tercer lugar se encuentran los visitantes provenientes del límite norte, por Santo Domingo Norte (15%). Ver Gráfico 19. Aproximadamente el 50% de las personas viaja por motivos laborales, el 25% lo hace para asistir a un centro de estudios, el 10% lo hace para realizar trámites institucionales (SYSTRA, 2018). Ver Gráfico 20.

Gráfico 19 c4: Mapa porcentaje de población flotante que entra al DN a través de municipios colindantes



Fuente: Elaboración propia- Basado en datos de ADN (2014)/Volúmenes de Tráfico Vehicular y de Personas en Cordón Externo del DN 2014.

Gráfico 20 c4: Porcentaje de población flotante que entra al DN por motivos de viaje



Fuente: Elaboración propia usando el reporte "Elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible para el Gran Santo Domingo", SYSTRA, 2018.

4.6 Educación cívico ciudadana

4.6.1 Definición e importancia

106 La literatura académica coincide en que la educación cívica es el conjunto de contenidos orientados a informar a los seres humanos sobre sus compromisos y derechos dentro de una sociedad democrática. Por ende, estos contenidos incluyen la formación en pensamiento crítico, normas de convivencia social, el abordaje sostenible de los recursos públicos, participación ciudadana, estructura político-administrativa

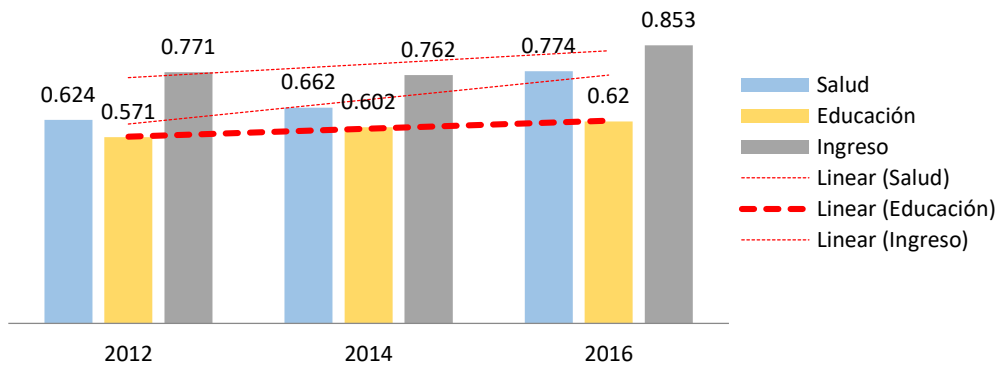
nacional y municipal, así como los marcos jurídicos nacionales e internacionales que norman roles y libertades de los ciudadanos (Lewis, 2006; Yoldas, 2015; Wilcox, 2011; Biesta, 2011).

- 107 En el estudio "Aprendiendo Democracia en la Escuela y la Sociedad" se explica cómo las sociedades en desarrollo deben enfocar sus estrategias en la "*formación de ciudadanos democráticos y la promoción de una cultura democrática*" (Biesta, 2011, p. 5). Y aquellas sociedades ya desarrolladas se enfocan en cómo "*alimentar y mantener (en la población) interés e involucramiento con procesos y prácticas democráticas*" (Biesta, 2011, p. 5).
- 108 En su artículo titulado "Un llamado a la Justicia: La Importancia de la Educación Cívica" el juez norteamericano Fred Lewis identifica la educación cívica como el elemento responsable de mantener la estructura constitucional del Estado. De ahí la importancia de informar a la población sobre sus "*deberes cívicos, derechos y libertades*" (Lewis, 2013, p. 13).
- 109 Considerando estos factores, y siendo la ciudad la materialización por excelencia de un contrato social, la educación cívico-ciudadana es cardinal para el mantenimiento y desarrollo urbano sostenible. Entre otros elementos directamente relacionados a la ciudad, este bloque formativo empodera a la ciudadanía para la construcción de consenso, la hace consciente de su responsabilidad en el cuidado de la propiedad y recursos públicos, y la forma para decidir cómo debe materializarse el concepto de democracia en la ciudad. De ahí que el manejo y desarrollo sostenible del DN depende sensiblemente de que su ciudadanía modele educación o conciencia cívica.

4.6.2 Educación cívica en el contexto urbano dominicano

- 110 Volviendo al Gráfico 21 puede notarse que existe diferencia entre los componentes que tributan al Índice de Desarrollo Humano (IDH) del DN. Como se aprecia, el IDH es una consolidación de tres indicadores básicos: Ingreso, efectividad del sistema de salud y efectividad del sistema de educación. Año por año, el indicador general de educación es el más bajo de los tres. Siendo indicadores de ingreso y salud el primero y segundo más alto respectivamente. El indicador de educación, aunque en una tendencia ascendente de 0.57 en 2014 a 0.62 en 2016, se muestra anualmente un 30% inferior al indicador también ascendente de ingresos (ONU, 2014; ONU, 2016). Otro elemento a considerar es que educación es el indicador que menos cambio muestra anualmente, véanse las líneas de tendencia en Gráfico 21. Esto sugiere que debe priorizarse los esfuerzos por mejorar sustancialmente el acceso y calidad de la educación en el territorio.

Gráfico 21 c4: Índice de Desarrollo Humano DN Desglosado, período 2012-2016



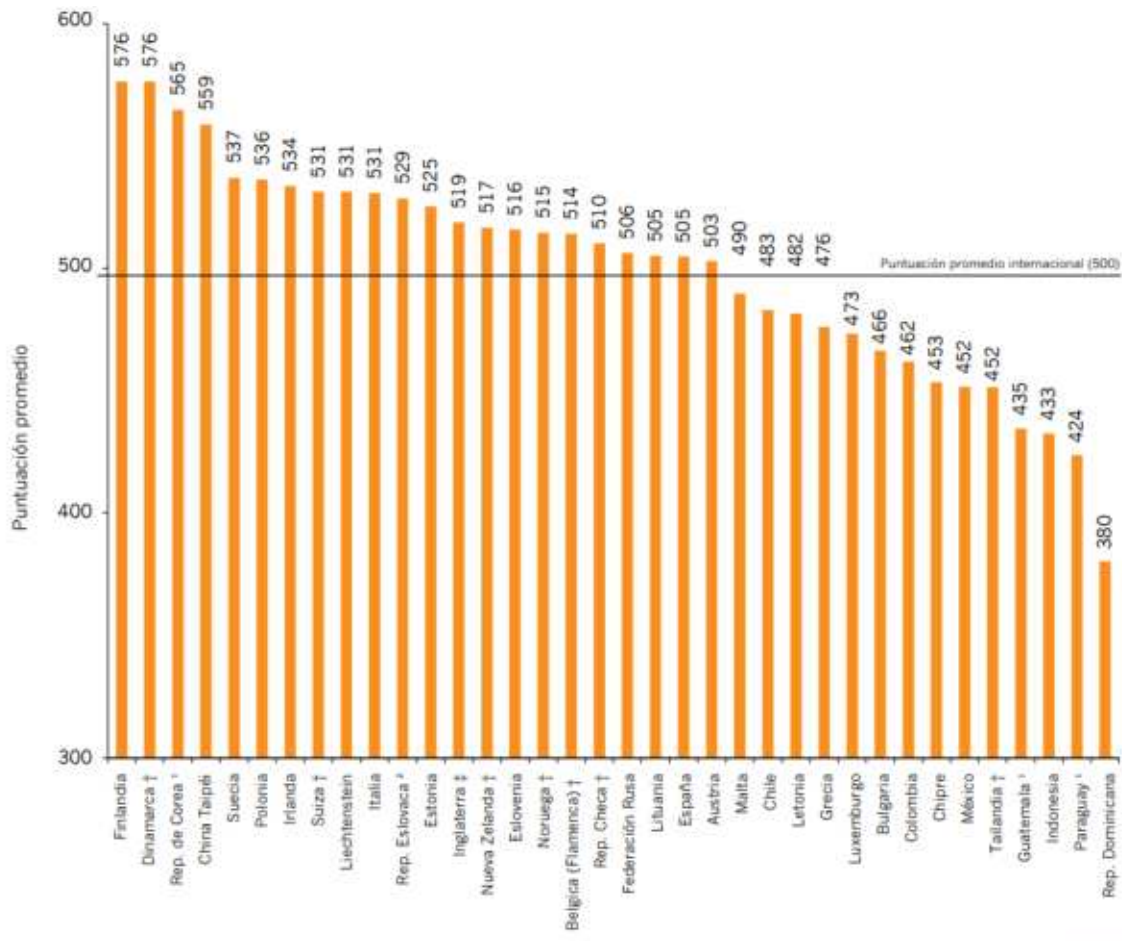
Fuente: Elaboración Propia- Basado en Datos de PNUD. Desarrollo Humano de República Dominicana 2016

- 111 En esa tendencia general a ser uno de los rubros que amerita atención prioritaria a nivel municipal se inscribe también la educación cívico-ciudadana. Y para poder identificar posibles déficits en este tipo de contenido educativo es importante reflexionar sobre las expectativas internacionales. El desempeño en educación cívico-ciudadana de los dominicanos ha sido medido internacionalmente en dos ocasiones a través del Estudio Internacional de Educación Cívica Ciudadana (ICCS). La primera medición comparativa fue publicada en 2009 y la segunda en 2016. Este estudio compara las competencias cívico-ciudadanas por país, y tiene como muestra a población infantil del octavo grado.

- 112 Este proyecto administra una encuesta a los estudiantes, misma con un puntaje total superior a los 576 puntos. Dependiendo de los resultados, el desempeño general de cada participante se clasificó en tres grandes grupos o niveles. El Nivel 1 agrupa el segmento de rendimiento más bajo de los tres. Allí se localizan los participantes que obtienen un puntaje entre 395 y 478. El Nivel 2 es en consecuencia el de rendimiento medio y agrupa a los participantes cuyo puntaje oscila entre 479 y 562. El grupo de mejor desempeño corresponde al Nivel 3, con puntajes superiores a 563. Los resultados inferiores a 395 no fueron interpretados en ICCS (2009), pero si en ICCS (2016).

- 113 **Estudio Internacional de Educación Cívica Ciudadana ICCS 2009.** En un sentido general, el puntaje promedio de República Dominicana para 2009 fue de 380. Ver Gráfico 22. Para la ocasión, el estudio contó con la participación en el país de 145 escuelas públicas y privadas, de las que se involucraron 4,589 estudiantes y 778 docentes. La muestra internacional de ICCS fue de 36 países, seis de ellos latinoamericanos (ICCS, 2009; IEA, 2011). En el contexto regional y global, el puntaje de 380 reflejó una considerable desventaja, esto por ser el registro más bajo comparado a los promedios internacional (500) y regional (439). Ver Gráfico 22 y Tabla 5. El 61% de todos los participantes dominicanos obtuvo puntajes menores que 395. El 31% logró entrar en el Nivel 1, el 7% en el Nivel 2 y el 1% en el Nivel 3. Ver Tabla 5.

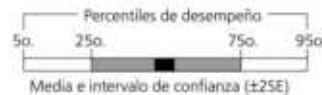
Gráfico 22 c4: Promedios nacionales de desempeño en educación cívico-ciudadana según ICCS (2009)



Fuente: ICSS (2009)

Tabla 5 c4: Promedios regionales de desempeño en educación cívico-ciudadana según ICSS (2009)

País	Conocimiento cívico							Puntaje promedio en la escala	IDH
	Edad	200	300	400	500	600	700		
Chile	14,2							483 (3,5) ▲	0,88
Colombia	14,4							462 (2,9) ▲	0,81
México	14,1							452 (2,8) ▲	0,85
Guatemala ¹	15,5							435 (3,8)	0,70
Paraguay ¹	14,9							424 (3,4) ▼	0,76
República Dominicana	14,8							380 (2,4) ▼	0,78
Promedio ICCS latinoamericano	14,7							439 (1,3)	
Promedio internacional en el ICCS	14,4							500 (0,6)	



▲ Desempeño significativamente más alto que el promedio ICCS latinoamericano.
▼ Desempeño significativamente más bajo que el promedio ICCS latinoamericano.

Notas

() Los errores estándar aparecen entre paréntesis.

¹ El país evaluó la misma cohorte de estudiantes, pero al comienzo del siguiente año escolar.

Fuente: Informe Latinoamericano del ICCS 2009 (IEA, 2011)

Tabla 6 c4: Porcentaje de estudiantes en cada nivel de educación cívico-ciudadana (ICCS, 2009)

País	Por debajo del Nivel 1	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	
	(menos de 395 puntos)	(entre 395 y 478 puntos)	(entre 479 y 562 puntos)	(563 puntos o más)	
Chile	16 (1,3)	33 (1,2)	32 (1,3)	19 (1,1)	
Colombia	21 (1,3)	36 (1,0)	32 (1,1)	11 (0,8)	
México	26 (1,3)	36 (1,1)	27 (1,0)	10 (0,8)	
Paraguay ¹	38 (1,9)	35 (1,6)	20 (1,2)	7 (0,7)	
Guatemala ¹	30 (1,7)	42 (1,6)	22 (1,4)	5 (1,2)	
República Dominicana	61 (1,6)	31 (1,3)	7 (0,6)	1 (0,2)	
Promedio ICCS latinoamericano	32 (0,6)	35 (0,5)	23 (0,5)	9 (0,4)	
Promedio ICCS internacional	16 (0,2)	26 (0,2)	31 (0,2)	28 (0,2)	

Notas

Los países están ordenados de forma descendente según porcentajes de estudiantes ubicados en el Nivel 3 de desempeño.

() Los errores estándar aparecen entre paréntesis.

¹ El país evaluó la misma cohorte de estudiantes, pero al comienzo del siguiente año escolar.

■ Por debajo del Nivel 1 ■ Nivel 1
■ Nivel 2 □ Nivel 3

Fuente: Informe Latinoamericano del ICCS 2009 (IEA, 2011)

114 El Informe Latinoamericano del ICC 2009 no reporta valores específicos para el DN pero sí reporta que el 86% de los participantes estudiaban en zonas urbanas del país. De igual forma, reporta una diferencia sustancial entre el promedio de desempeño de estudiantes de comunidades no urbanas (377 puntos) y aquellos de comunidades urbanas (402 puntos). Esto se debe a que los servicios de educación y salud en las ciudades son más robustos que en las zonas no urbanas. En el DN y la Región Ozama en general, se mantienen los mayores índices de desarrollo humano del país año tras año (ONU, 2016).

115 Con 402 puntos, el promedio en ciudades dominicanas es más alto que el promedio nacional, y este puntaje si consigue ubicarse en el Nivel 1 de conocimiento cívico-ciudadano ICCS (2009). Sin embargo, sigue siendo el más bajo promedio de comunidades urbanas en la muestra de países latinoamericanos, esto con implicaciones sobre los niveles de participación ciudadana en RD. Ver Tabla 7.

Tabla 7 c4: Promedios urbanos y no urbanos desempeño educación cívico-ciudadana según ICCS (2009)

País	Porcentajes de estudiantes en...		Puntajes promedio en conocimiento cívico en...			
	Comunidades no urbanas (< 100.000 habitantes)	Comunidades urbanas (> 100.000 habitantes)	Comunidades no urbanas (< 100.000 habitantes)	Comunidades urbanas (> 100.000 habitantes)	Diferencia (no urbanas-urbanas)	Diferencia (no urbanas-urbanas) después de controlar por el contexto socioeconómico*
Chile	49 (3,3)	51 (3,3)	465 (4,3)	500 (4,7)	-35 (6,2)	-8 (4,9)
Colombia	46 (3,2)	54 (3,2)	448 (3,8)	474 (4,4)	-26 (5,5)	-4 (5,9)
República Dominicana	86 (2,8)	14 (2,8)	377 (2,6)	402 (9,5)	-25 (10,3)	8 (9,3)
Guatemala ¹	77 (3,5)	23 (3,5)	422 (3,6)	475 (12,0)	-52 (12,4)	15 (6,8)
México	55 (2,8)	45 (2,8)	435 (4,6)	471 (3,9)	-36 (6,3)	6 (5,3)
Paraguay ¹	70 (4,4)	30 (4,4)	408 (5,1)	460 (7,9)	-52 (10,5)	8 (5,4)
Promedio latinoamericano en el ICCS	64 (1,4)	36 (1,4)	426 (1,7)	464 (3,1)	-38 (3,7)	4 (2,6)

Notas

* El coeficiente de regresión para el tipo de escuela (1 = no urbana; 0 = urbana) después de controlar por el contexto socioeconómico individual de los estudiantes y el contexto socioeconómico promedio de la escuela. Los coeficientes estadísticamente significativos ($p < 0,05$) aparecen en **negrita**.

Fuente: Informe Latinoamericano del ICCS 2009 (IEA, 2011)

116 ICCS (2009) explica que los grupos del Nivel 1 identifican los conceptos de igualdad, cohesión social y libertad como fundamentos de una democracia. Además, estos grupos reconocen la importancia de obedecer la ley, y el potencial de la acción individual para motivar cambios sociales. Sin embargo, el instrumento sugiere que hay una serie de competencias esperadas en octavo grado que solo evidencian haberlas adquirido los grupos cuyos puntajes los ubican en Nivel 1 y Nivel 2. Ver Tabla 8.

Tabla 8 c4: Competencias no modeladas por participantes con promedios inferiores a 479 puntos según ICCS (2009)

Competencias inherentes al Nivel 3	Competencias inherentes al Nivel 2
Identificar probables objetivos estratégicos de programas que promueven la ética de los consumidores.	Identificar el principal rasgo de economías de libre mercado y de la propiedad de compañías multinacionales.
Sugerir mecanismos a través de los cuales el debate público y la comunicación pueden beneficiar a la sociedad.	Generalizar, a partir de un ejemplo concreto, el riesgo económico que puede tener la globalización para los países en desarrollo.
Sugerir posibles beneficios para la sociedad de la comprensión entre culturas.	Identificar que los ciudadanos informados son capaces de tomar mejores decisiones al votar.
Justificar la separación de poderes entre el poder judicial y el Parlamento.	Relacionar la responsabilidad de votar con la representatividad de una democracia.
Relacionar el principio de un gobierno justo y equitativo con leyes que obligan a la transparencia de las donaciones realizadas por los partidos políticos.	Describir el rol principal de una Constitución.
Evaluar una política con respecto a su equidad e inclusividad.	Reconocer que la responsabilidad de la protección ambiental también puede ejercerse a nivel de individuos.

Fuente: Elaboración propia, basada en datos del Informe Latinoamericano del ICCS 2009 (IEA, 2011) e ICCS (2009)

117 **Estudio Internacional de Educación Cívica Ciudadana ICCS 2016.** Este estudio lleva el título original en inglés "*Becoming Citizens in a Changing World IEA International Civic and Citizenship Education Study 2016 International Report*". De los 36 países que participaron para el estudio de 2009, 21 participaron en ICCS (2016). En esta ocasión, el criterio general de puntaje y niveles de ICCS (2009) fue conservado, con la diferencia de que los nombres de categorías fueron cambiados y de que una nueva categoría fue creada. Los niveles tres, dos y uno pasaron a llamarse niveles A, B y C, y un cuarto nivel D de conocimiento cívico-ciudadano fue creado para categorizar aquellos participantes que habían registrado puntajes por debajo de 395. Este nuevo nivel cubre un rango de puntos entre 311 y 394.

118 En República Dominicana participaron 141 colegios, de los que tomaron la encuesta 3,937 estudiantes, y 128 colegios de los que participaron 754 docentes. El estudio reporta un promedio nacional solo un punto por encima del valor de 2009, esto es 381 puntos en 2016. Con ese valor, el registro continuó siendo el más bajo de la muestra, que en ese año vio un promedio internacional de 517 puntos. Este promedio internacional creció 17 puntos con respecto al de 2009.

Tabla 9 4c: Promedios nacionales de desempeño educación cívico-ciudadana según ICCS (2016)

Country	Civic knowledge								Average scale score	HDI
	Years of schooling	Average age	250	350	450	550	650	750		
Denmark ¹	8	14.9							586 (3.0) ▲	0.93
Chinese Taipei	8	14.1							581 (3.0) ▲	0.88 ²
Sweden ¹	8	14.7							579 (2.8) ▲	0.91
Finland	8	14.8							577 (2.3) ▲	0.90
Norway (9) ¹	9	14.6							564 (2.2) ▲	0.95
Estonia ¹	8	14.9							546 (3.1) ▲	0.87
Russian Federation	8	14.8							545 (4.3) ▲	0.80
Belgium (Flemish)	8	13.9							537 (4.1) ▲	0.90
Slovenia	8	13.8							532 (2.5) ▲	0.89
Croatia	8	14.6							531 (2.5) ▲	0.83
Italy	8	13.8							524 (2.4) ▲	0.89
Netherlands ¹	8	14.0							523 (4.5)	0.92
Lithuania	8	14.7							518 (3.0)	0.85
Latvia ¹	8	14.8							492 (3.1) ▼	0.83
Malta	9	13.8							491 (2.7) ▼	0.86
Bulgaria	8	14.7							485 (5.3) ▼	0.79
Chile	8	14.2							482 (3.1) ▼	0.85
Colombia	8	14.6							482 (3.4) ▼	0.73
Mexico	8	14.1							467 (2.5) ▼	0.76
Peru	8	14.0							438 (3.5) ▼	0.74
Dominican Republic	8	14.2							381 (3.0) ▼	0.72
ICCS 2016 average		14.4							517 (0.7)	

Fuente: Extraído de ICCS (2016)

119 El promedio nacional de República Dominicana (381) entra en la categoría Nivel D, un estado comparativamente básico de conciencia cívico-ciudadana. Según ICCS (2016) en esta categoría los participantes evidencian distinguir aspectos prácticos de la democracia, logran identificar el efecto esperado producto de la implementación de leyes y reglas. Pueden igualmente reconocer las motivaciones de personas que llevan a cabo labores que aportan a la sociedad. En un sentido práctico, estas personas pueden: "(1) Reconocer que la defensa nacional es un papel principal de las Fuerzas Armadas, (2) relacionar el derecho a la asistencia médica con la motivación de trabajar para una organización de asistencia, (3) reconocer la relación entre el voto secreto y la libertad de elección del votante, (4) reconocer que los voluntarios contribuyen con las comunidades, (5) reconocer que todas las personas son iguales ante la ley" (ICCS, 2016, p. 46). Sin embargo, aun hay una lista de competencias esperadas en estudiantes del octavo no identificadas para el participante del Nivel D, más bien esperadas en participantes de niveles C, B y A. Ver Tabla 10.

Tabla 10 c4: Competencias no modeladas por participantes con promedios inferiores a 495 puntos según ICCS (2016)

Competencias Nivel A (Equiv. a Nivel 3 ICCS (2009))	Competencias Nivel B (Equiv. a Nivel 2 ICCS (2009))	Competencias Nivel C (Equiv. a Nivel 1 ICCS (2009))
--------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------

Identifica metas estratégicas posibles de un programa de consumo ético.	Relaciona la independencia de una autoridad estatutaria con el mantenimiento de la confianza del público en decisiones tomadas por la autoridad.	Relaciona la libertad de prensa con la veracidad de la información provista al público por los medios.
Sugiere mecanismos a través de los cuales el debate público abierto y la comunicación pueden beneficiar a la sociedad.	Generaliza el riesgo económico que tiene para países en desarrollo la globalización en el contexto local.	Justifica el voto voluntario en el contexto de la libertad de expresión política.
Sugiere beneficios relacionados a un entendimiento amplio e intercultural en la sociedad.	Identifica que los ciudadanos informados son más capaces de tomar decisiones cuando votan en elecciones.	Identifica que los líderes democráticos deben estar conscientes de las necesidades de las personas sobre las que tienen autoridad.
Justifica la separación de poderes entre el poder Legislativo y el poder Judicial.	Relaciona la responsabilidad de votar con la representatividad de una democracia.	Reconoce que la Declaración Universal de los Derechos Humanos está dirigida a todas las personas.
Relaciona el principio de gobernanza igualitaria y justa a las leyes que tienen que ver con la publicación de financiamiento a partidos políticos.	Describe el papel principal de un congresista.	Generaliza acerca del valor del internet como una herramienta comunicativa de la participación cívica.
Evalúa una política pública en relación con la igualdad y la inclusividad.	Define el rol principal de una constitución.	Reconoce el valor de ser un votante informado.
Entiende por qué los períodos de gobierno de los líderes políticos deben ser limitados.	Reconoce la relación entre el gobierno y las fuerzas armadas en una democracia.	Reconoce que los gobiernos tienen una responsabilidad para con todos sus ciudadanos.
Identifica la característica principal de las economías de libre mercado y la propiedad de corporaciones multinacionales.	Reconoce el peligro de los medios controlados por el gobierno.	Reconoce la motivación cívica detrás del consumismo ético.
	Relaciona la responsabilidad de la protección ambiental con las acciones individuales de las personas.	

Fuente: Elaboración propia, basado en ICCS (2016)

120 Cabe resaltar además que, tanto en ICCS (2009) como en ICCS (2016), el país cuyos estudiantes mostraron mayor aprobación hacia la desobediencia de la ley es República Dominicana. En ambos estudios el 54% de los participantes se mostró a favor, siendo que el promedio latinoamericano es 50% en ambos reportes y que los demás países medidos muestran valores entre 48 y 49%. Ver Tabla 11. A diferencia del estudio de 2009, ICCS (2016) no reporta valores específicos de desempeño en poblaciones urbanas.

Tabla 11 c4: Aprobación de estudiantes hacia la desobediencia de la ley según ICCS (2016)

País	2016	2009	Diferencias (2016-2009)	Rango de Puntaje				
				40	45	50	55	60
Chile	48 (0.3) ▽	49 (0.3)	-1.4 (0.5)					
Colombia	48 (0.3) ▽	49 (0.2)	-0.3 (0.4)					
República Dominicana	54 (0.3) ▲	54 (0.3)	0.3 (0.5)					
México	47 (0.2) ▽	49 (0.2)	0.3 (0.4)					
Perú	50 (0.2)	-	-					
Promedio latinoamericano ICCS 2016	50 (0.1)							
Promedio común de países	50 (0.1)	50 (0.1)	-0.3 (0.2)					

Puntaje promedio 2016 +/- intervalo de confianza
 Puntaje promedio 2009 +/- intervalo de confianza

Los resultados nacionales de ICCS 2016 son:

- ▲ Más de 3 puntos de calificación por encima del Promedio latinoamericano en ICCS 2016
- △ Significativamente por encima del Promedio latinoamericano en ICCS 2016
- ▽ Significativamente por debajo del Promedio latinoamericano en ICCS 2016
- ▼ Más de 3 puntos de calificación por debajo del Promedio latinoamericano en ICCS 2016

En promedio entre los ítems, los estudiantes con un puntaje en el rango con este color tienen más del 50% de probabilidad de indicar:

	Desacuerdo
	Acuerdo

Fuente: ICCS (2016)

Referencias

ADN (2014). Volúmenes de tráfico vehicular y de personas en cordón externo del DN. Extraído de www.adn.gob.do

ADN (2019). Reporte de Depto. de Planes y Normas de Dirección de Planeamiento Urbano ADN. Ayuntamiento del Distrito Nacional.

Biesta, G. (2011). Learning democracy in school and society. London, UK: University of Stirling.

Código Civil (1949). Código Civil República Dominicana.

ICCS (2009). Informe nacional de resultados: Estudio Internacional de Educación Cívica y Ciudadana ICCS 2009. International Association for the Evaluation of Educational Achievement (IEA) Extraído de <http://www.ministeriodeeducacion.gob.do/docs/direccion-de-evaluacion-de-la-calidad/MJ4n-republica-dominicana-iccs-2009pdf.pdf>

IEA (2011). Informe Latinoamericano del ICCS 2009. International Association for the Evaluation of Educational Achievement (IEA) Extraído de https://iccs.acer.org/files/Informe_Espanol_Modulo_Latinoamericano_ICCS_2009.pdf

ICCS (2016). Becoming Citizens in a Changing World IEA International Civic and Citizenship Education Study 2016 International Report. International Association for the Evaluation of Educational Achievement (IEA). Extraído <https://iccs.iea.nl/resources/publications/single-publication/news/iccs-2016-international-report-becoming-citizens-in-a-changing-world-1/> de

ICMA (2018). Diagnostico Territorial Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Nacional. International City Management Association.

JCE (2010). Mapa de recintos electorales a 2010. Junta Central Electoral República Dominicana.

Lewis, R. (2006). A call to Justice: The importance of Civic Education. The Florida Bar Journal, 80(10), 13-17. Retrieved from http://go.galegroup.com.libproxy.library.wmich.edu/ps/i.do?&id=GALE|A154331413&v=2.1&u=lom_wmichu&it=r&p=AONE&sw=w&authCount=1

MEPYD (2014). Mapa de la Pobreza de Republica Dominicana. Ministerio de Economía Planificación y Desarrollo.

ONE (2002). Censo Nacional de Población y Vivienda 2002. Oficina Nacional de Estadísticas.

ONE (2010). Censo Nacional de Población y Vivienda 2010. Oficina Nacional de Estadísticas.

ONE (2016a). Estimaciones y proyecciones nacionales de población 1950-2100. Oficina Nacional de Estadísticas. Extraído de [file:///C:/Users/JJ/Downloads/Estimaciones%20y%20proyecciones%20de%20poblaci%C3%B3n.%20Proyecciones%20sub-nacionales%202000%E2%80%932030,%20volumen%204%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/JJ/Downloads/Estimaciones%20y%20proyecciones%20de%20poblaci%C3%B3n.%20Proyecciones%20sub-nacionales%202000%E2%80%932030,%20volumen%204%20(2).pdf)

ONE (2016b). Metodología para la Identificación de Tugurios en el Distrito Nacional 2016. Oficina Nacional de Estadísticas.

ONU (2014). Índice de Desarrollo Humano del Distrito Nacional. Naciones Unidas. Extraído de http://www.do.undp.org/content/dominican_republic/es/home/ourwork/humandevlopment/successories/mapa-interactivo-de-desarrollo-humano-de-rd.html

ONU (2016). Índice de desarrollo humano del Distrito Nacional. Naciones Unidas. Extraído de http://www.do.undp.org/content/dominican_republic/es/home/ourwork/humandevlopment/successories/mapa-interactivo-de-desarrollo-humano-de-rd.html

SIUBEN (2012). Calidad de vida: Estudio socioeconómico de hogares en República Dominicana. Sistema Único de Beneficiario. Extraído de <https://siuben.gob.do/wp-content/uploads/siubenlibrocalidaddevida.pdf>

SYSTRA (2018). Elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible para el Gran Santo Domingo.

UN-Habitat (2013). Streets as Public Spaces and Drivers of Urban Prosperity. UN-Habitat. Extraído de <https://unhabitat.org/books/streets-as-public-spaces-and-drivers-of-urban-prosperity/>

WB (2019). Dominican Republic profile. World Bank. Extraído de <https://data.worldbank.org/country/dominican-republic>

Wilcox, K. (2011). The importance of civic responsibility in higher performing middle: An Empirical Study. *Education and Urban Society*, 43(1), 26-41. Retrieved from <http://journals.sagepub.com.libproxy.library.wmich.edu/doi/abs/10.1177/0013124510379826>

Yoldas, O. (2015). Civic education and learning democracy: Their importance for political participation of young people. *Procedia: Social and Behavioral Sciences*, 174(1), 544-549. Retrieved from <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042815007545?via%3Dihub>

Capítulo V: Infraestructura urbana

5.1 Importancia

- 121 Actualmente, el DN vive los efectos del crecimiento macroeconómico sostenido de la República Dominicana. Mismo que ha cobrado fuerza desde la década de los noventa (WB, 2019). Este crecimiento, como puede verse en la primera parte de este diagnóstico, es primordialmente privado y produce un volumen de inversión en el DN no comparable con otras provincias (ONE, 2015; ONE, 2018). Esta

dinámica de inversión privada en el territorio históricamente ha tenido lugar a una velocidad muy superior a la de la inversión pública en infraestructura (Hazen & Sawyer, 2012). Este déficit es reflejo de un desafío general relacionado a la insuficiente distribución de riqueza en el país, e involucra importantes servicios públicos como movilidad urbana, alcantarillado sanitario y pluvial, distribución de agua potable, espacios públicos abiertos, manejo de residuos sólidos, cableado urbano y vivienda social.

- 122 Estas dificultades de cobertura en las ciudades perjudican directa e indirectamente sus poblaciones (IMF, 2014; UN-Habitat, 2016). Por esta razón son materia de evaluación cuando se desea diagnosticar niveles de bienestar urbano. Es un hecho comprobado que la inversión en infraestructura pública necesaria mejora la economía y calidad de vida de las personas, aumenta la capacidad de la ciudad para resistir y sobreponerse a fenómenos naturales (resiliencia), ayuda a preservar la salud pública, y mejora la relación entre la ciudad y su medio ambiente (UN-Habitat, 2013; UN-Habitat, 2016).
- 123 ONU-Habitat condujo previo a 2016 un estudio comparativo entre 54 ciudades del mundo del que pudo identificar seis aspectos o dimensiones que probaron impactar el bienestar de las poblaciones urbanas. A este nivel de bienestar integral se lo llamó *prosperidad urbana* (UN-Habitat, 2016). Los aspectos identificados fueron (1) productividad económica, (2) desarrollo de infraestructura, (3) calidad de vida, (4) equidad e inclusión social, (5) sostenibilidad ambiental, y finalmente, (6) gobernanza y legislación. Estos a su vez engloban sub-dimensiones e indicadores que se interrelacionan. En la Tabla 1, pueden observarse un total de 62 indicadores. Interesantemente, 42 de estos 62 indicadores concretos guardan una relación directa con el estado de la infraestructura urbana. En la tabla están marcados en azul. Estos indicadores abarcan 16 de 22 sub-dimensiones y 5 de 6 dimensiones de prosperidad. Este alcance mayúsculo que es integral y multidimensional, a juzgar por los indicadores que afecta, deja ver la importancia sensible que reviste el estado de los servicios en la ciudad.

Tabla 1 c5: Dimensiones, sub-dimensiones e indicadores de prosperidad urbana (UN-Habitat, 2016)

Dimensión		Sub-Dimensión		Indicador	
1	Productividad	1	Fortaleza económica	1	Ingreso per cápita en la ciudad
				2	Proporción dependencia población mayor
				3	Ingreso medio del hogar
		2	Aglomeración económica	4	Densidad económica
				5	Especialización Económica
		3	Empleo	6	Tasa de desempleo
				7	Proporción de empleo
				8	Empleo informal
2	Desarrollo de infraestructura	1	Infraestructura de vivienda	1	Refugio mejorado
				2	Acceso a agua mejorada
				3	Acceso a alcantarillado
				4	Acceso a electricidad
				5	Espacio suficiente para vivir
				6	Densidad poblacional
		2	Infraestructura social	1	Densidad de doctores
				2	Numero de bibliotecas publicas
		3	Tecnología de información y comunicación	1	Acceso a internet
				2	Acceso a computadora casera
				3	Velocidad promedio de banda ancha
				4	Uso de transporte publico
		4	Movilidad urbana	1	Promedio de tiempo de viajes diario
				2	Longitud de red de transporte masivo
				3	Fatalidades de transito
				4	Costeabilidad del transporte
				5	Densidad de intersecciones en calles
		5	Forma urbana	1	Densidad de calles
				2	Área destinada a calles
				3	Área destinada a calles
3	Calidad de vida	1	Salud	1	Esperanza de vida al nacer
				2	Tasa de mortalidad bajo cinco años

		2	Educación	3	Cobertura de vacunación		
				4	Mortalidad materna		
				1	Tasa de alfabetizados		
				2	Años promedio de educación escolar		
				3	Seguridad y bienestar	3	Educación temprana infantil
						4	Tasa neta de participación en educación superior
				4	Espacio público	1	Tasa de homicidio
						2	Tasa de robos
4	Equidad e inclusión social	1	Equidad económica	1	Acceso a espacios abiertos		
				2	Área verde per cápita		
		2	Inclusión social	1	Coefficiente Gini		
				2	Tasa de pobreza		
		3	Inclusión de género	1	Casas en asentamientos informales		
				2	Desempleo de la juventud		
				1	Participación igualitaria en escuela secundaria		
				2	Mujeres en el gobierno local		
		4	Diversidad urbana	3	Mujeres en fuerza laboral local		
				1	Mezcla de usos de suelo		
		5	Sostenibilidad ambiental	1	Calidad del aire	1	Número de estaciones de monitoreo
						2	Concentración de PM 2.5
3	Emisiones de CO2						
2	Manejo de desechos			1	Recogida de residuos sólidos		
				2	Tratamiento de agua residual		
				3	Porcentaje de reciclado de residuos sólidos		
3	Energía sostenible			1	Porcentaje de energía renovable		
6	Gobernanza y legislación urbana			1	Participación	1	Porcentaje de votantes que votan
						2	Acceso a información pública
		3	Participación cívica				
		2	Financiamiento municipal y capacidad institucional	1	Recaudación de cobros		
				2	Días que se toma iniciar un negocio		
				3	Deuda sub nacional		
				4	Eficiencia del gasto local		
		3	Gobernanza de urbanización	1	Eficiencia del uso del suelo		

*En azul áreas que tienen relación con infraestructura
Fuente: Elaboración propia basada en UN-Habitat (2016)

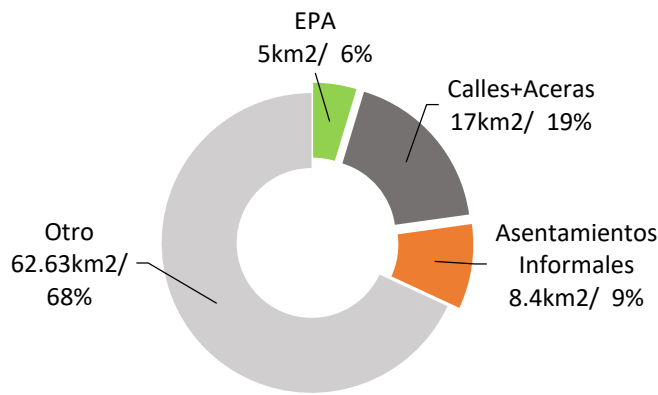
- 124 En el contexto del DN, existen al menos tres causas de fuerza mayor que sustentan la inversión en infraestructura urbana necesaria: (1) Son la forma más sostenible de distribuir riqueza transformada en la población, (2) las inversiones en infraestructura allanan el camino de nuevas inversiones y producen crecimiento que genera empleo; y por último pero igual de importante, (3) estas inversiones mitigan sustancialmente el impacto negativo de la actividad urbana sobre el medio ambiente.

5.2 Cobertura de grandes huellas urbanas

- 125 Como punto de partida para un diagnóstico de infraestructura, es importante comenzar por considerar las grandes huellas de la ciudad. El crecimiento vertical y horizontal de las últimas décadas, al darse en importante medida al margen de la inversión en espacio público, contrasta con una limitada cobertura de área de espacios públicos abiertos (EPAs). Esto es 6% del área de la ciudad o cinco metros cuadrados por habitante. De igual forma, la cobertura de calles y aceras es 19%. Ver Gráfico 39. Esta cobertura contrasta con los hallazgos reportados en la metadata de ONU-Habitat. Estos apuntan a huellas de EPAs verdes correspondientes a 15 metros cuadrados por habitante, recomendando apostar a densidades mínimas de 15 mil habitantes por kilómetro cuadrado. Esta densidad implica huellas de EPAs cercanas al 20% (UN-Habitat, 2016; UN-Habitat, 2013). En un sentido general se ha identificado que una ciudad necesita entre un 15 y un 20% de su huella dedicada a EPAs (UN-Habitat, 2013). En cuanto a calles y aceras, los estudios comparativos sugieren huellas ideales de 30 o 35% (UN-Habitat, 2013; UN-Habitat, 2016). En esta lógica, la capacidad instalada actual de EPAs en el DN corresponde a una ciudad de aproximadamente 333,000 personas (EPA actual en DN/15m² EPA por Habitante) y 56.7 kilómetros cuadrados (si el área de calles y aceras fuera el 30% del área total de la ciudad).

126 Por el mismo déficit histórico de inversión en infraestructura, esta vez de vivienda social, la huella de asentamientos informales ha logrado cubrir 8.4 kilómetros cuadrados o el 9% de la ciudad. Esto es un 50% más que la cobertura de espacios públicos abiertos. Esta cobertura de asentamientos informales equivale también a cerca del 50% del área que tiene la ciudad destinada a calles y aceras combinadas. Como ya se pudo observar en la porción anterior del documento, esta cobertura de viviendas carenciadas informales debe verse en conjunto con la cobertura de tugurios y hogares pobres fuera de asentamientos informales. Considerando lo último, la huella total de hogares vulnerables en ausencia de suficiente infraestructura de vivienda económica es aproximadamente dos veces la cobertura observada de asentamientos informales. El Gráfico 1 muestra la cantidad de área dentro del DN destinada a espacios públicos abiertos (parques, plazas o jardines), calles con sus aceras, y asentamientos informales.

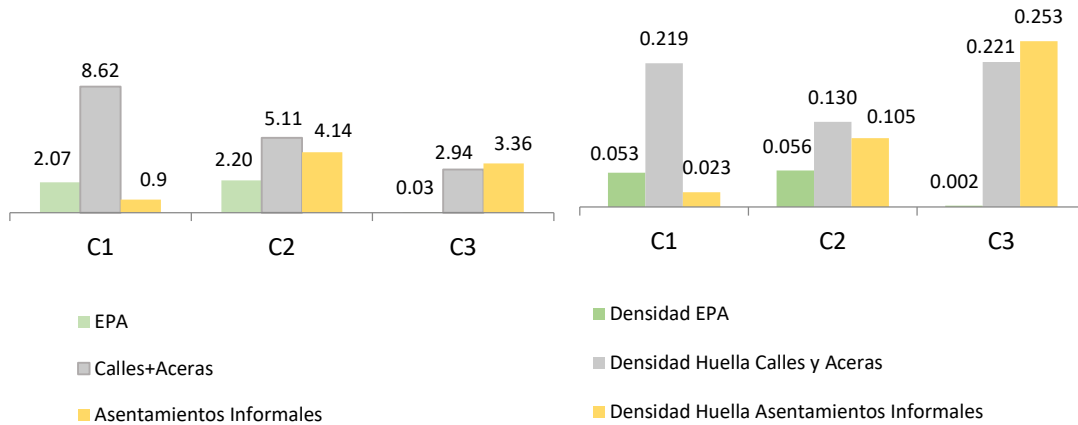
Gráfico 1 c5: Huella de espacios públicos abiertos (EPA), calles y aceras, y asentamientos informales



Fuente: Elaboración propia, basado en datos del Departamento Planes y Normas ADN (2019)

127 Si se aprecia la cobertura específica de estas huellas urbanas en cada circunscripción es posible notar características distintivas. Véase gráficos 2 y 3. En la C3, siendo el territorio más empobrecido, se identifican dos extremos: La cobertura de espacios públicos abiertos más reducida y la mayor cobertura (en porcentaje) de asentamientos informales. Sin embargo, en el Gráfico 3 se nota que la C3 tiene la mayor proporción de área destinada a calles y aceras. Esto último se suma a la ventaja de que el 60% de la C3 tiene una malla vial organizada ortogonalmente.

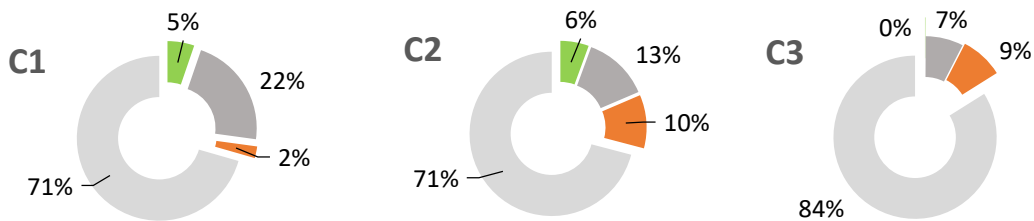
Gráfico 2 c5: Grandes huellas por circunscripción: Km2 (izquierda), km2 huella/km2 circunscripción (derecha)



Fuente: Elaboración propia, basado en datos del Departamento Planes y Normas ADN (2019)

128 La C2 contiene la mayor superficie de asentamientos informales, aunque estos cubren un porcentaje de su área inferior al valor visto en la C3. Igual que en la C3, la C2 tiene una huella de informalidad superior a la de sus espacios públicos abiertos. La C1 es la que cuenta con mayor inversión pública y privada y tiene la menor cobertura de asentamientos informales entre las tres circunscripciones. Aunque su área de espacios públicos abiertos es ligeramente inferior a la de la C2. La huella combinada de espacios públicos abiertos, calles con aceras y asentamientos informales es muy similar para la C1 y C2, aproximadamente 29% en cada caso. La diferencia de cobertura está más entre las huellas de asentamientos informales y de calles con aceras: 2% en la C1 contra 10% en la C2 para los asentamientos, 22% en la C1 contra 13% en la C2. Ver mapas 1-3.

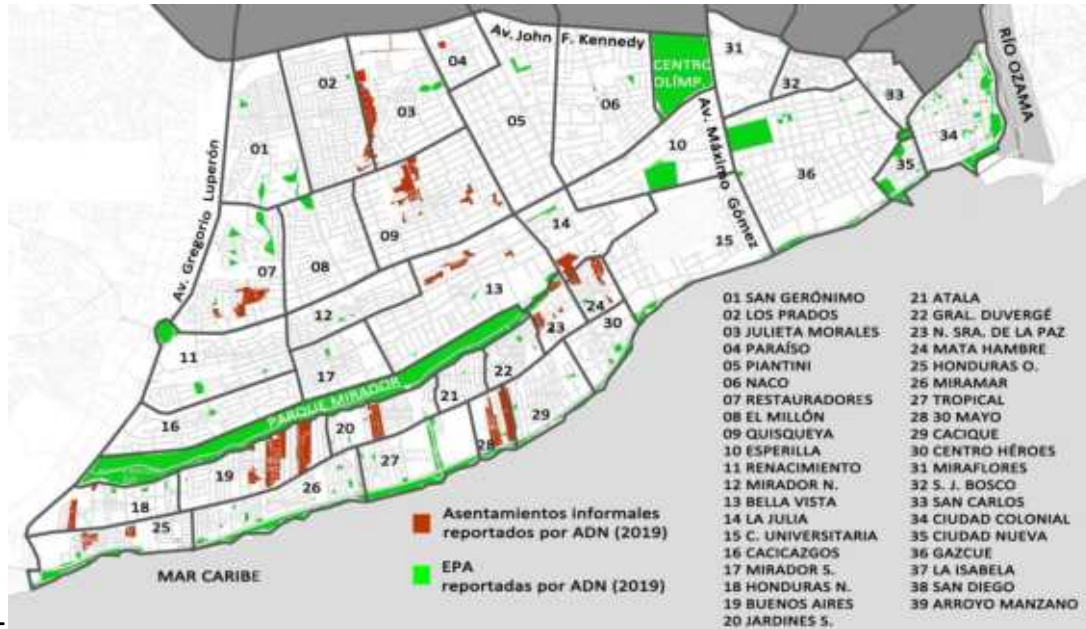
Gráfico 3 c5: Porcentaje de grandes huellas por circunscripción



*Verde=EPA, Gris oscuro= Calles+Aceras, Marrón=Asentamientos Informales

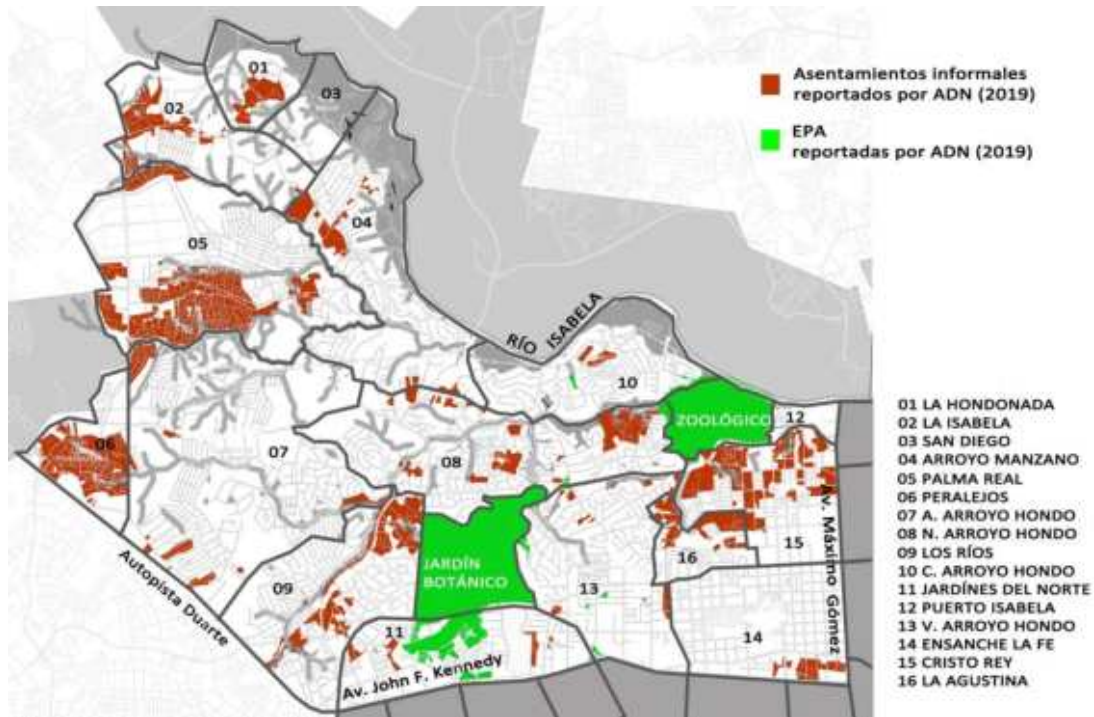
Fuente: Elaboración propia, basado en datos del Departamento Planes y Normas ADN (2019)

Mapa 1: Huellas de asentamientos informales y espacios públicos abiertos (EPA) C1



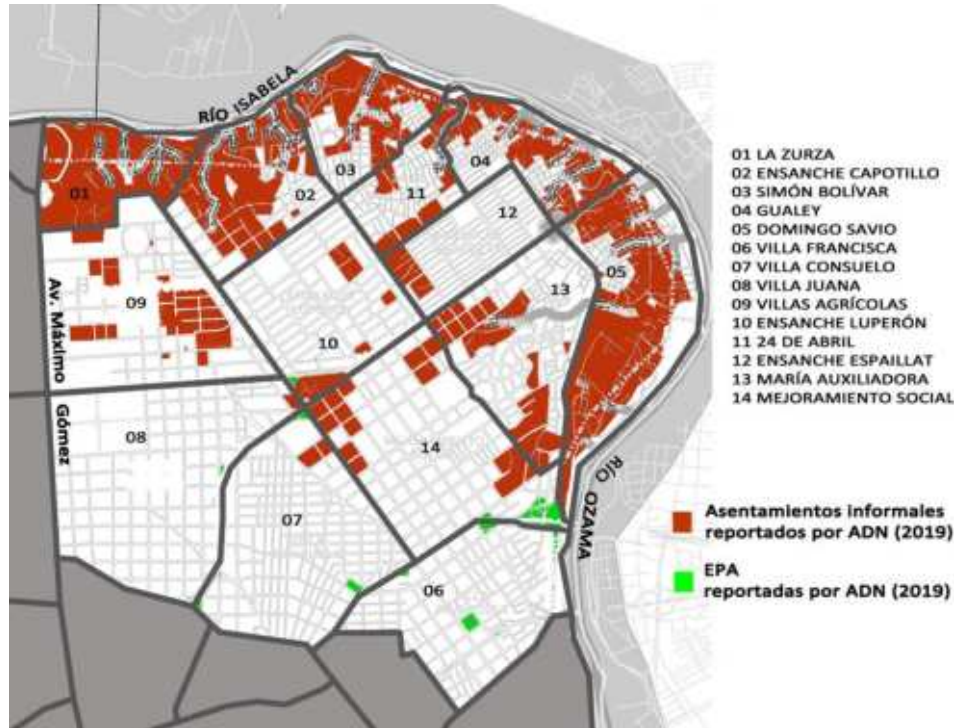
Fuente: Elaboración propia, basado en datos del Departamento Planes y Normas ADN (2019)

Mapa 2: Huellas de asentamientos informales y espacios públicos abiertos (EPA) C2



Fuente: Elaboración propia, basado en datos del Departamento Planes y Normas ADN (2019)

Mapa 3: Huellas de asentamientos informales y espacios públicos abiertos (EPA) C2



Fuente: Elaboración propia, basado en datos del Departamento Planes y Normas ADN (2019)

5.3 Espacios públicos abiertos

5.3.1 Definición e indicadores

- 129 El espacio público a diagnosticar en esta sección es el denominado espacio público abierto (EPA) (UN-Habitat, 2016). Se trata del sistema de espacios no edificados de vocación recreativa, en su mayoría verdes, que son de propiedad pública. Estos espacios abarcan parques, plazas, jardines, áreas protegidas, entre otras modalidades. Su misión general en la ciudad es proveer áreas de esparcimiento a todo público que le merezca calidad de vida, contribuir con la purificación del aire y aportar al equilibrio medioambiental. De ahí que los EPAs tienen un impacto sensible en la salud de la población, en el valor económico de la ciudad, y en su resiliencia.
- 130 A la fecha, la Organización Mundial de la Salud ha identificado cuatro grupos de enfermedades no transmisibles (ENTs o *NCDs*) de los que tres guardan una relación directa con el nivel de accesibilidad y suficiencia de EPAs: Enfermedades cardiovasculares, enfermedades respiratorias y diabetes. El cuarto, es el cáncer en cualquiera de sus tipos. De igual forma, los EPAs juegan un rol sensible al atender necesidades de la población urbana relacionadas a Desórdenes Neurológicos y Mentales (DNMs o *MNDs*), esto incluye depresión, desórdenes de ansiedad, desorden bipolar, esquizofrenia y demencia (GBD, 2016; WHO, 2013).
- 131 Por ser en gran medida espacios con capa vegetal o natural, los EPAs juegan además un papel esencial durante eventos climáticos al absorber naturalmente las aguas. Así ayudan a reducir la incidencia de inundaciones que causan pérdidas humanas y materiales, y enfermedades (City of Vancouver, 2016). Por la misma razón, ahorran al Estado los costos de construcción y mantenimiento de alcantarillado pluvial y tratamiento.

132 Por su sensible importancia para las personas y las ciudades, la Organización Mundial de la Salud ha calculado necesarios aproximadamente 15 metros cuadrados de EPAs verdes por habitante. Este dato ha sido corroborado por Naciones Unidas, que además recoge el consenso de que los EPAs son realmente accesibles cuando se encuentran a una distancia no mayor de 400 metros de las poblaciones (UN-Habitat, 2016; The Wildlife Trust and Natural England, 2009; Harrison et al., 1995; Barker, 1997; Handley et al., 2003; Wray et al., 2005).

5.3.2 Accesibilidad a espacios públicos abiertos en el DN

133 Tomando en cuenta estos últimos parámetros, el interés de esta evaluación ronda dos aspectos fundamentales. El primero nota la proximidad en términos geográficos de los EPAs, mientras que el segundo se enfoca en la cantidad del espacio urbano dedicado a estos usos.

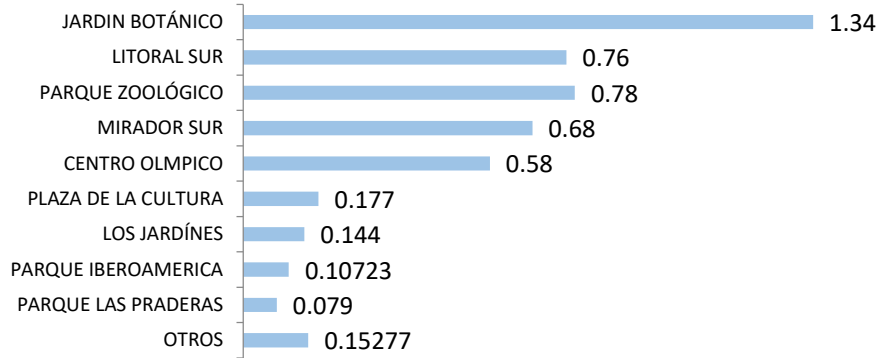
134 Considerando las complejidades del contexto socio cultural del DN, actualmente existen nueve grandes espacios públicos en la ciudad que podrían calificarse. Estos son El Jardín Botánico, Parque Zoológico, Parque Mirador Sur, Centro Olímpico, Plaza de la Cultura, Parque Iberoamericano, Parque Litoral Sur, Parque de las Praderas y Los Jardines del Norte. De ellos, como se puede ver en la Tabla 2 y los gráficos 44 y 45, los mayores espacios son Jardín Botánico, Litoral Sur, Parque Zoológico y Mirador Sur. Dos de los mayores espacios, Jardín Botánico y Parque Zoológico, tienen su acceso condicionado al pago de una entrada módica, que en algunos casos puede ser subsidiada. Esta medida se lleva a cabo como una forma de recaudación para fines de mantenimiento. Otro elemento característico de la configuración de los EPAs en el DN es que su mayoría tiene verjas perimetrales. De los nueve espacios identificados, solo el Litoral Sur, el Mirador Sur y una parte de Los Jardines se encuentran sin verja. Como ha podido corroborarse, la totalidad de estos grandes espacios está fuera de la empobrecida C3, y la mayoría se encuentra en la C1, que es la unidad en donde hay has actividad económica. A excepción del Litoral Sur, los espacios identificados muestran huellas de absorción iguales o superiores al 50% de su área.

Tabla 2 c5: Características básicas de los EPAs del DN

ESPACIOS PÚBLICOS ABIERTOS					
NOMBRE	CIRC.	ÁREA (KM2)	VERJA	COSTO ENTRADA	ABSORBENTE
OTROS	N/A	0.15277	N/A	N/A	N/A
PARQUE LAS PRADERAS	1	0.079	SI	NO	SI
PARQUE IBEROAMERICA	1	0.10723	SI	NO	SI
LOS JARDINES	2	0.144	NO	NO	SI
PLAZA DE LA CULTURA	1	0.177	SI	NO	SI
CENTRO OLMPICO	1	0.58	SI	NO	SI
MIRADOR SUR	1	0.68	NO	NO	SI
PARQUE ZOOLOGICO	2	0.78	SI	SI	SI
LITORAL SUR	1	0.76	NO	NO	SEMI
JARDIN BOTANICO	2	1.34	SI	SI	SI

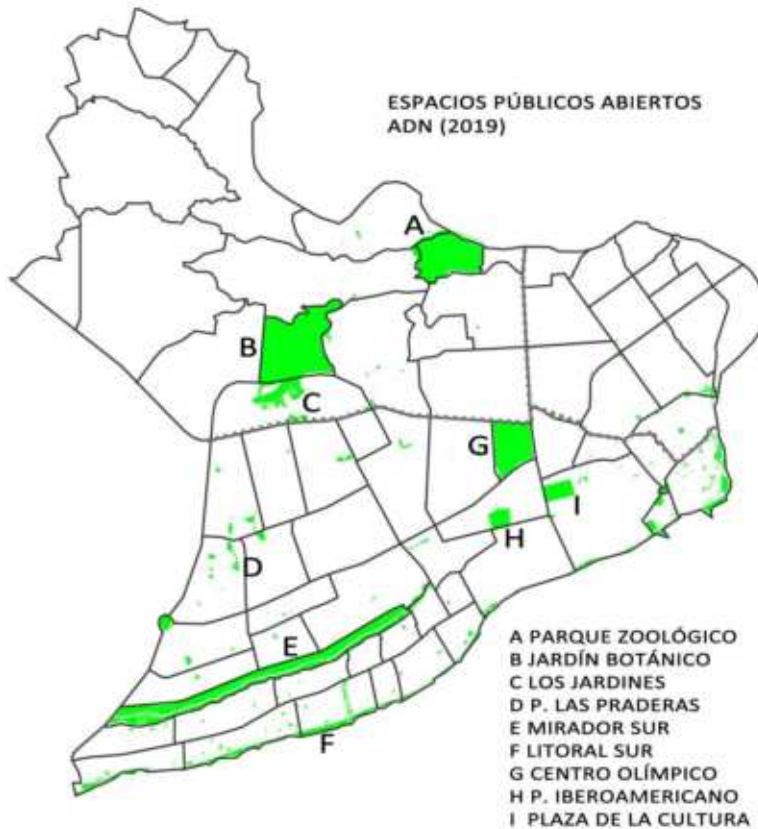
Fuente: Elaboración propia, basado en inspecciones propias, además de datos del Departamento Planes y Normas ADN (2019)

Gráfico 4 c5: Área de espacios públicos abiertos (Km2)



Fuente: Elaboración propia, basado en datos del Departamento Planes y Normas ADN (2019)

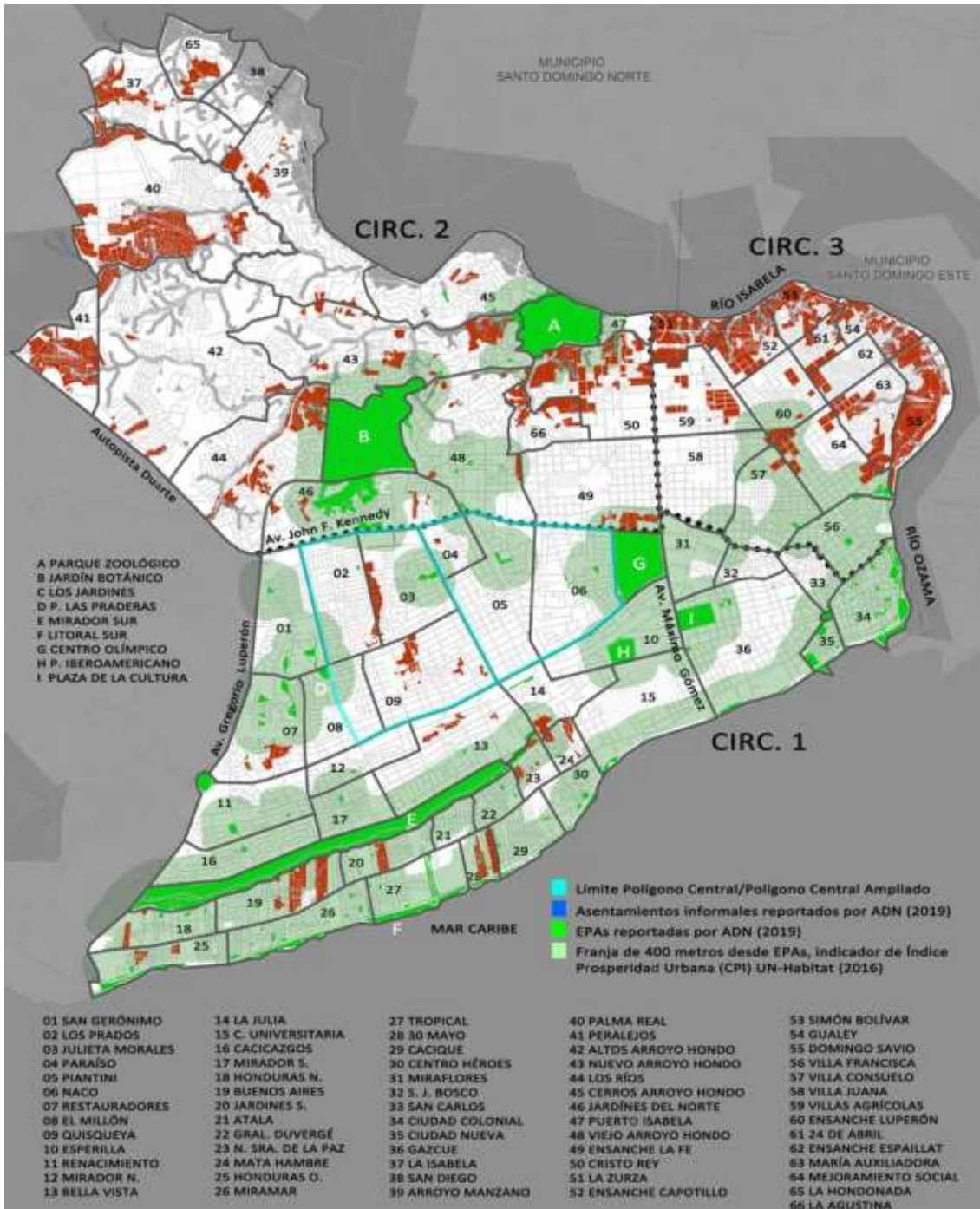
Mapa 4 c5: Mapa de espacios públicos abiertos (Km2)



Fuente: Elaboración propia, basado en datos del Departamento Planes y Normas ADN (2019)

135 Considerando el consenso sobre accesibilidad a EPAs que apunta a distancias no mayores a 400 metros de la población, es notorio que más de la mitad del territorio está a distancias poco accesibles de EPAs. Ver Gráfico 46. Aproximadamente el 64% del territorio y el 68% de la población se encuentran fuera de la cobertura de los 400 metros. Ver gráficos 5 y 6. Esto hace que sea más costo y prolongado el trayecto desde y hacia los EPAs, o bien desincentiva su uso. Puede observarse que las circunscripciones 2 y 3 tienen la mayor proporción de área fuera de la franja de accesibilidad de 400 metros. Es notorio además que este déficit de acceso afecta tanto zonas de gran valor inmobiliario como zonas marginadas. No obstante, la mayor parte de la superficie distante de EPAs abarca la mayoría de las zonas carenciadas del DN.

Mapa 5 c5: EPAs DN con franja periférica de 400 mts



Fuente: Elaboración propia, basado en datos del Departamento Planes y Normas y ADN (2019)

136

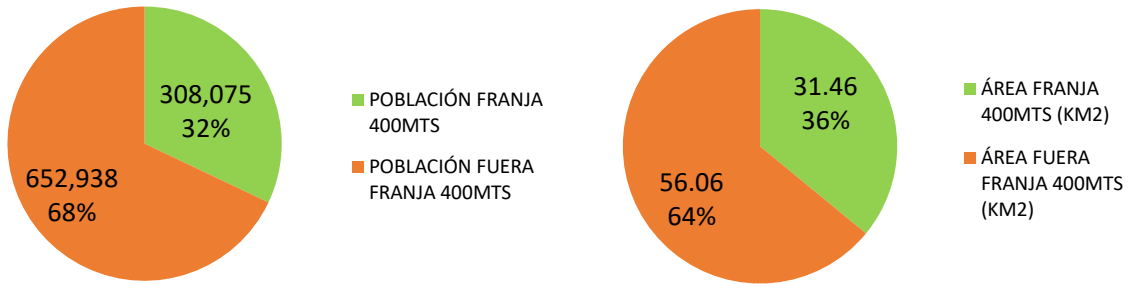
En la C1, se puede observar déficit general de accesibilidad a EPAs en su centro y en su lado este, lo primero abarca zonas de alto valor inmobiliario como el Polígono Central y el Polígono Central Ampliado. Esta zona de exclusión está limitada por el Jardín Botánico al norte, el Centro Olímpico al este, el Parque Mirador Sur al sur, y el Parque de Las Praderas al oeste. Comprende el Ensanche Quisqueya y porciones importantes de Naco, Piantini, Bella Vista, Mirador Norte, Los Prados,

Julieta Morales, El Millón y La Julia. La región de exclusión del lado este afecta mayormente la zona central de Gazcue y partes de San Carlos y San Juan Bosco.

137

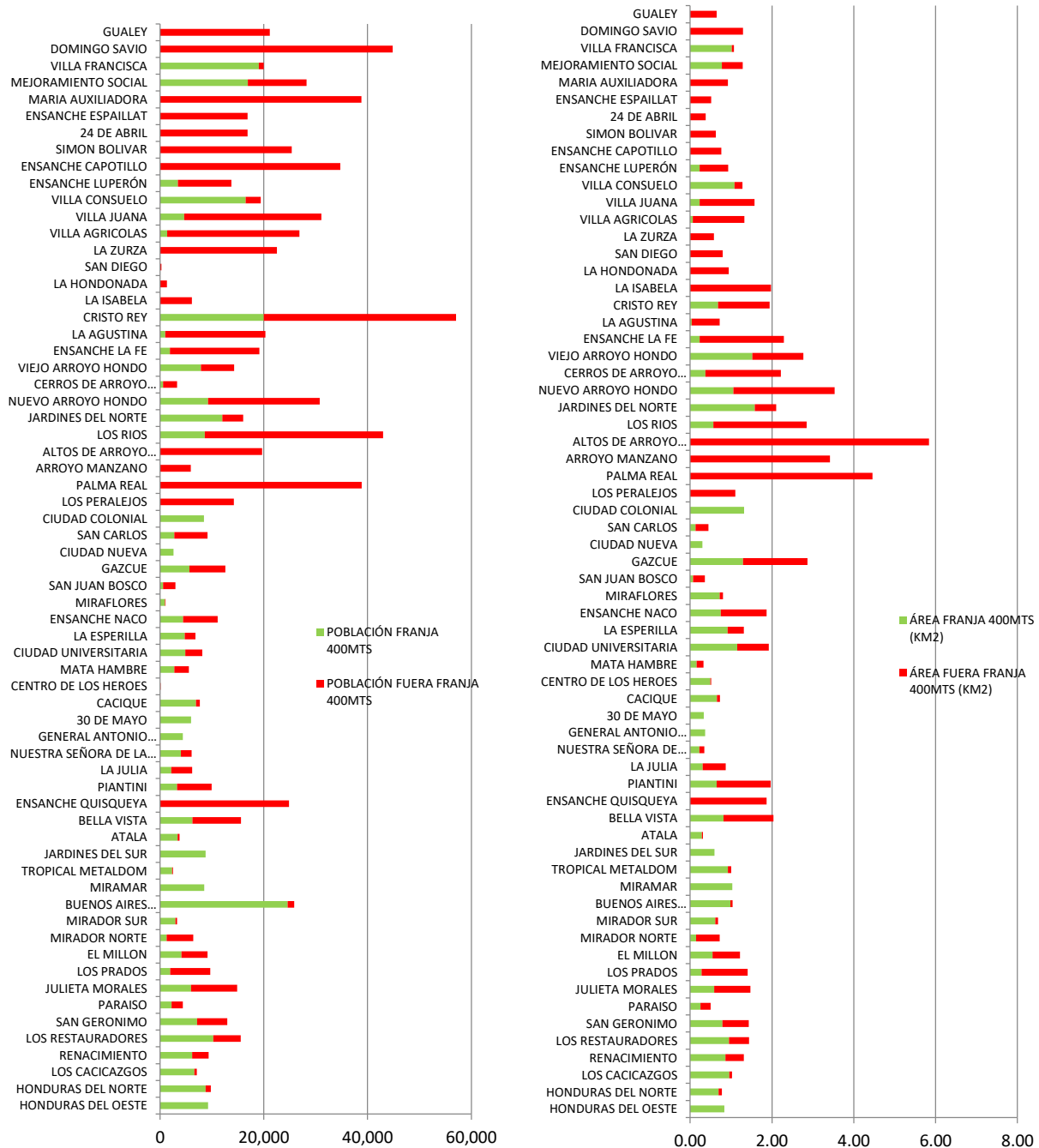
En la C2, la mayor parte de la superficie queda fuera de la franja de accesibilidad. Un clúster comprendido por el Jardín Botánico y el Parque Zoológico deja una gran región de exclusión al norte y otra al este, limitando esta última con la Av. Máximo Gómez. La región excluida del norte está integrada por La Isabela, San Diego, Arroyo Manzano, La Hondonada, Palma Real, Los Peralejos, Altos de Arroyo Hondo, y partes importantes de Nuevo Arroyo Hondo, Los Ríos y Cerros de Arroyo Hondo. La región del este abarca el Ensanche La Fe, Cristo Rey, La Agustina y la mitad de Viejo Arroyo Hondo. La C3, a excepción de Villa Francisca, tiene todos sus barrios fuera de franjas de accesibilidad a EPAs.

Gráfico 5 c5:: Cobertura EPAs a población (2010) y área DN con franja periférica de 400 mts



Fuente: Elaboración propia, basado en datos de ONE(2010) y ADN (2019)

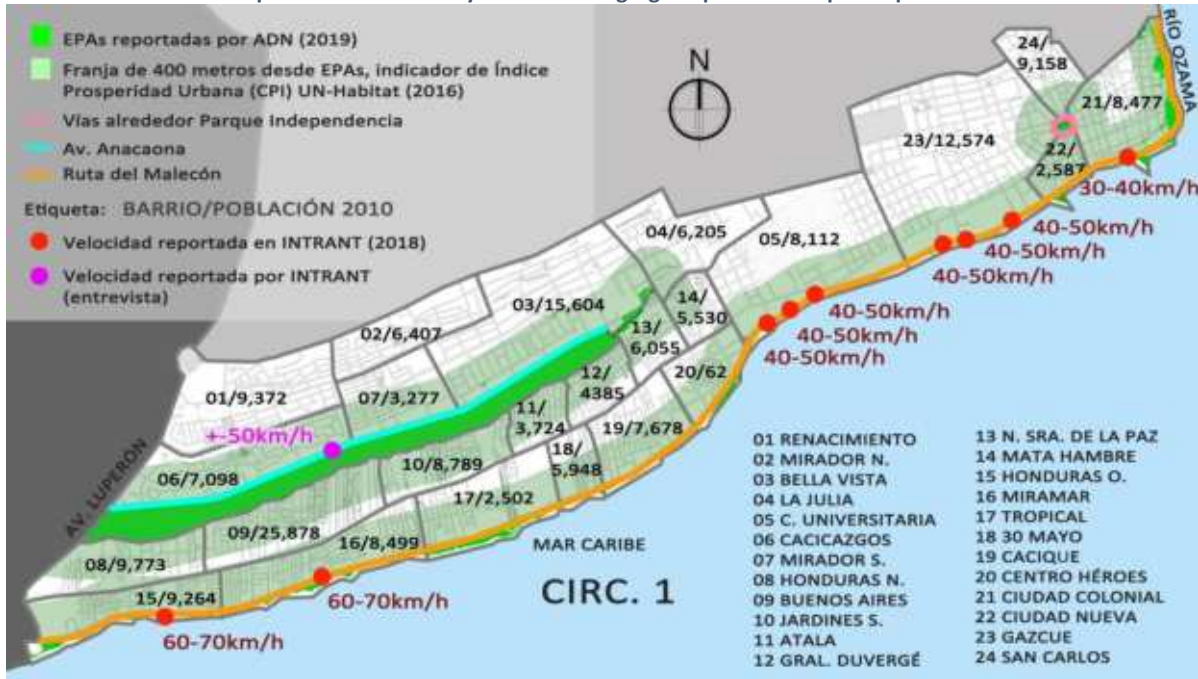
Gráfico 6 c5: Cobertura EPAs a población (2010) y área barrios DN con franja periférica de 400 mts



Fuente: Elaboración propia, basado en datos de ONE(2010) y ADN (2019)

138 El Mapa 5 y los gráficos 5 y 6 deben leerse teniendo en cuenta que (1) existen EPAs que no son muy frecuentados aunque sean cercanos, la mayoría por estar rodeados de calles en las que se transita a velocidad, (2) algunos como el margen sur del mirador sur, presentan barreras naturales que los hacen inaccesibles en tramos de su perímetro, (3) otros no son usados por su escaso tamaño. De manera que la franja de los 400 metros del mapa puede estar mostrando una cobertura en alguna medida superior a la real.

Mapa 6 c5: Tres rutas cuya velocidad segrega importantes espacios públicos



Fuente: Elaboración propia, basado en reportes a ADN, ONE (2010), entrevistas a INTRANT y DIGESET

139 En el Mapa 6 se pueden observar rutas que bordean tres emblemáticos EPAs: El Parque Mirador Sur (frente a ruta en cian), el Parque Litoral Sur o Malecón (frente a ruta en naranja), y el Parque Independencia (rodeado de ruta en rosado). Los tres EPAs alcanzan a una población estimada de 180,000 personas que vive a menos de un kilómetro de distancia, de esta población, aproximadamente el 60% vive a 400 metros o menos de estas áreas. Por su significancia, y por la escases de EPAs en la ciudad, estos puntos son también el destino de habitantes de otras partes del DN y municipios aledaños. Sin embargo, la velocidad de los vehículos de motor que usan el Malecón y la Av. Anacaona impide el acceso libre de la población que puede caminar norte-sur para llegar al otro lado de las vías (DTMU, 2019; INTRANT, 2018). Una situación de vulnerabilidad similar ocurre alrededor del Parque Independencia según lo reportado por la DTMU y DIGESETT en 2018. En estos puntos, el tráfico a velocidad se constituye en una barrera intimidante y peligrosa que desmotiva al uso de los EPAs por parte de la población. En el caso de la Av. Anacaona y el Malecón, la velocidad llega a oscilar entre 40 y 50km/h en horarios diurnos específicos. En horarios de baja congestión y días feriados es cuando se observan las mayores velocidades. Siendo en estos períodos que la población más demanda EPAs para fines de recreación y ocio.

5.3.3 Espacios verdes per cápita en el DN

140 Otro elemento importante a considerar es que la franja de accesibilidad no es además un indicador de suficiencia de estos EPAs. La franja alrededor de un pequeño parque de 200 metros cuadrados puede cubrir más de 500 mil metros cuadrados de ciudad, de ahí que el hecho de que esté cerca no significa que el parque tiene el tamaño para suplir la demanda de la población cercana (UN-Habitat, 2013a; UN-Habitat, 2013b; UN-Habitat, 2016).

141 Por esto último la Organización Mundial de la Salud y ONU-Habitat sugieren que las ciudades necesitan reservar entre el 15 y el 20% de su huella para EPAs, o 15 metros cuadrados por habitante. Esto para

poder responder a las diversas necesidades de recreación/ocio de su población en el largo plazo, mantener un equilibrio satisfactorio con el medio ambiente, y ayudar a mitigar los efectos de eventos climáticos. Para estimar la huella en base a una cuota por habitante deben tenerse en cuenta las expectativas de densidad poblacional recomendadas y las deseadas por los organismos de planificación local. ONU-Habitat reporta que las ciudades son más prósperas, eficientes y sostenibles con densidades poblacionales mínimas de 15,000 hab/km² (UN-Habitat, 2013a; UN-Habitat, 2013b; UN-Habitat, 2016). Esto en el DN significaría una población de al menos 1,373,700 personas (15,000 habitantes*91.58km²). Planificando tomando en cuenta esta densidad, la cobertura meta de EPAs en el DN termina rondando el 20% de su huella. Como pudo verse al inicio de este diagnóstico, ya en las condiciones actuales en que el DN opera por debajo de su capacidad, se estima que su población alcance un pico en 2050 de 1,145,482 habitantes. Eso marca una diferencia de 20% entre ambos totales poblacionales (1.373 y 1.145 millones).

- 142 Si dividimos los 5,000,000m² (5 kms²) de EPAs verdes que actualmente tiene el DN entre su población de un millón de personas, es posible identificar un obvio déficit de cantidad por habitante que se suma al déficit de acceso de EPAs ya explicado. El resultado es cinco metros cuadrados por persona, o un tercio del estándar de 15 metros cuadrados. Como fue mencionado antes, este parámetro implica que la capacidad instalada del DN en EPAs (5km²) es para una población de aproximadamente 333,000. Ver resumen escenarios en Tabla 3.

Tabla 3 c5: Escenarios población, densidad y EPAs en DN

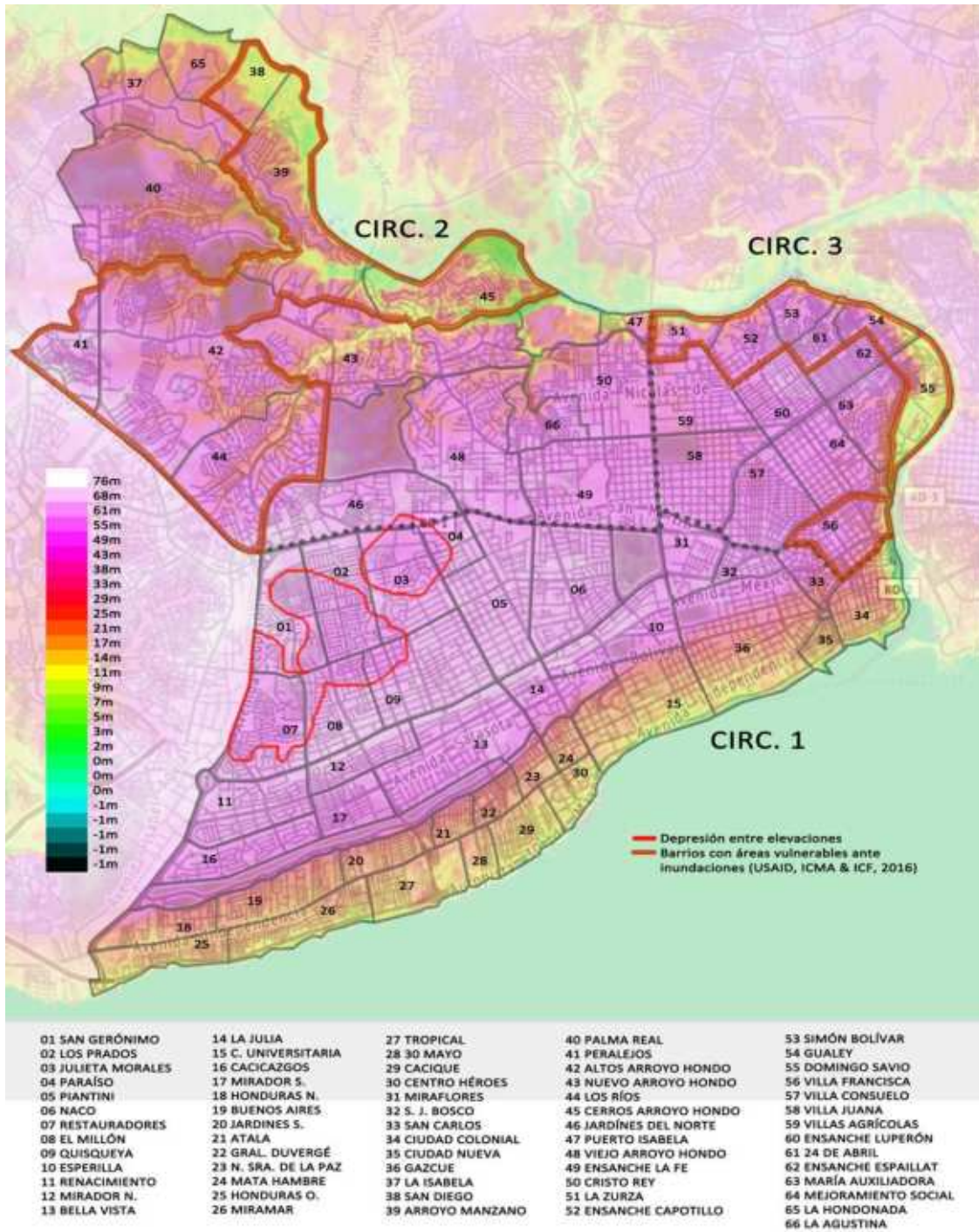
ITEM	SITUACIÓN ACTUAL	PROYECTADA A 2050	VALORES SEGÚN INDICADORES ÍNDICE PROSPERIDAD URBANA ONU-HABITAT
POBLACIÓN	1,029,607	1,145,482	1,373,700
DENSIDAD POBLACIONAL	11,243HAB/KM ²	12,450HAB/KM ²	15,000HAB/KM ²
EPA RECOMENDADO ONU-HABITAT (15M²*HAB)	15,4KM ²	17.2KM ²	20.6KM ²

Fuente: Elaboración propia, basado en datos de ONE y ONU-Habitat

5.3.4 Los EPAs verdes como superficie de absorción/retención de precipitaciones

- 143 Un indicador de resiliencia ante eventos climáticos es cuánto del suelo público del DN está actualmente en capacidad de absorber precipitaciones por tormentas, y cuánto de ese suelo absorbente se encuentra en zonas de baja elevación (Priari, 2018). Esto debido a que las lluvias, al no poder permear el suelo pavimentado, bajan a las elevaciones inferiores siguiendo la topografía y se acumulan en estos fondos si no pueden drenar natural o artificialmente al llegar. En 2016, un estudio de USAID, ICMA e ICF indicó que 13 barrios del DN contienen áreas vulnerables a inundaciones. Estos son: San Diego, Arroyo Manzano, Cerros de Arroyo Hondo, Los Peralejos, Altos de Arroyo Hondo y Los Ríos en la C2, y La Zurza, Ensanche Capotillo, Simón Bolívar, Gualay Domingo Sabio, Villa Francisca y 24 de Abril en la C3 (USAID, ICMA & ICF, 2016). Es notorito que las zonas bajas de la C2 y C3 no cuentan con espacios públicos abiertos (EPAs) que funjan como agentes de bio-retención o absorción.
- 144 Así mismo, la medición altimétrica por satélite muestra depresiones de terreno rodeadas de elevaciones abarcando zonas de San Gerónimo, Los Prados, Julieta Morales, Restauradores, El Millón y Quisqueya. A excepción del Parque de Las Praderas, estas depresiones no cuentan con EPAs para responder a la demanda de absorción natural de la zona. Esto hace que estos barrios dependan de drenajes pluviales que deben ser mantenidos con frecuencia. Ver Mapa 7.

Mapa 7 c5: Mapa altimétrico del DN combinado con límites de barrios y zonas vulnerables a inundación



Fuente: Combinación de imagen altimétrica de *Topographic Map* con polígonos de barrios y zonas de inundación del DN

5.4 Acueducto y alcantarillado en el DN

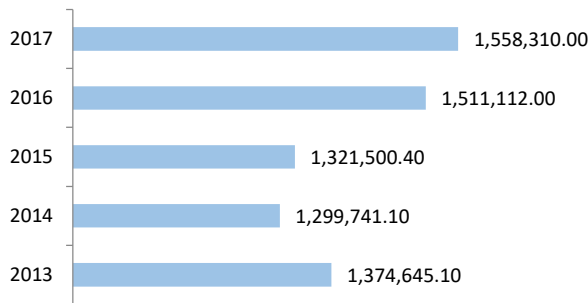
145 Al día de hoy, gran parte de la cuantificación sobre la producción, uso y tratamiento del agua no se encuentra segmentada por municipio. De ahí que la información general disponible retrata de forma consolidada el estado de la infraestructura de acueducto y alcantarillado en Distrito Nacional y Provincia

Santo Domingo. Estos territorios combinados ocupan una superficie metropolitana de aproximadamente 1,392mk2.

5.4.1 Infraestructura de acueducto en el DN

146 La Corporación de Acueducto y Alcantarillado de Santo Domingo (CAASD) y la Oficina Nacional de Estadísticas (ONE) reportan que entre 2013 y 2017 la primera produjo diariamente un promedio de 1.4 millones de metros cúbicos de agua para el Distrito Nacional (DN) y Provincia Santo Domingo (PSD) (ONE, 2018). Ver Gráfico 6. Y para tener una idea del rol del DN en ese consumo es necesario considerar entre otras cosas las dinámicas demográficas. El DN cuenta con aproximadamente un millón de habitantes y PSD con 2.8. Sin embargo, el DN recibe una población flotante mayormente proveniente de PSD, misma equivalente a cerca de un millón de personas. Esto en horario laborable le significa al DN una población cercana a los dos millones de personas, y una reducción de la población en los municipios de alrededor. De esta forma, es probable que al menos el 50% del consumo de agua reportado se lleve a cabo en el DN. Esta apreciación debe todavía considerar el impacto de las industrias. Para los fines de este diagnóstico, es prioritario retratar tres dimensiones del sistema de distribución de agua en el Distrito Nacional: (1) Cobertura del sistema, (2) pérdidas por fugas y (3) dependencia de pozos de extracción.

Gráfico 6 c5: Producción agua CAASD m3/día promediado por año en DN y PSD combinado

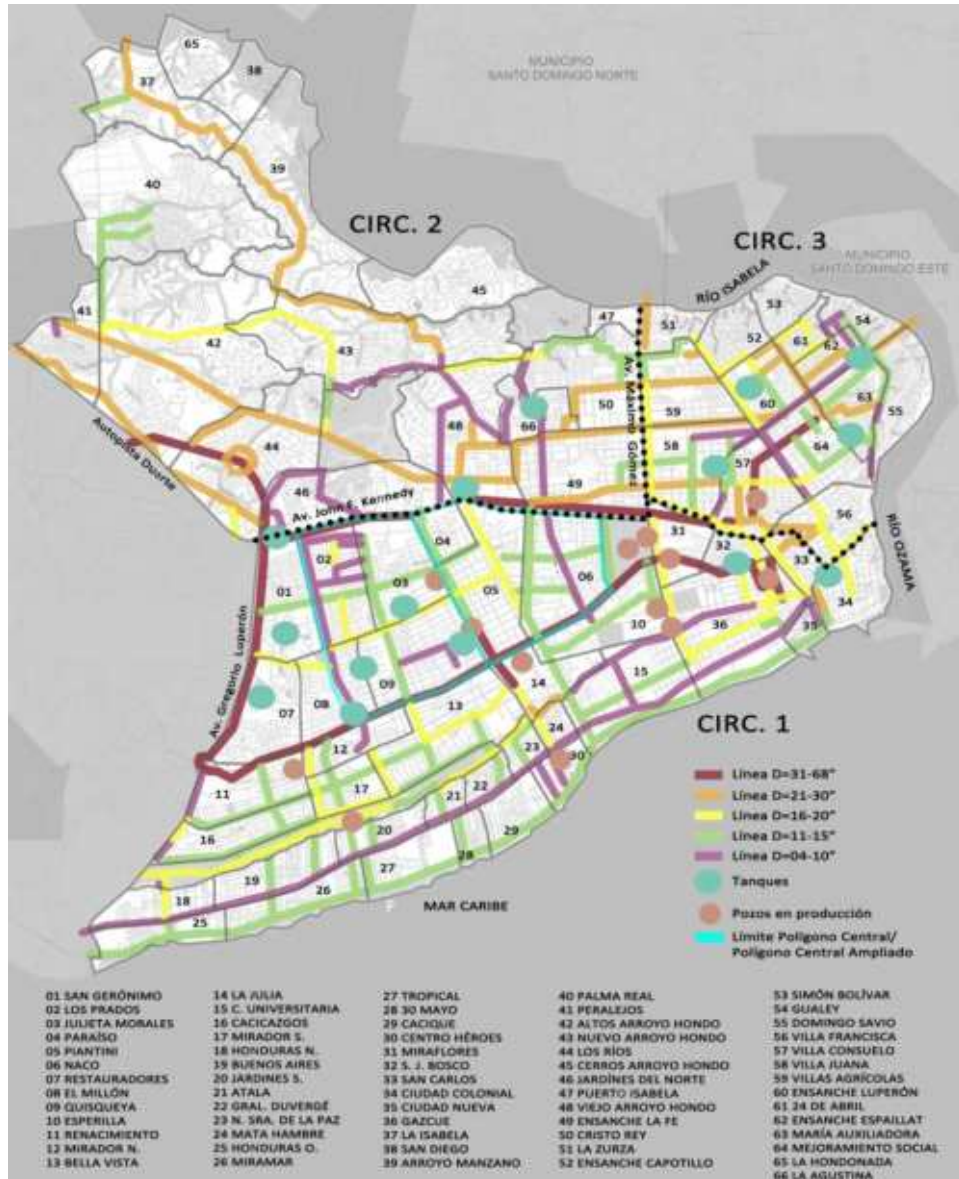


Fuente: Elaboración propia, basado en datos de ONE (2018)

147 **Cobertura.** En términos generales, la cobertura del sistema de distribución de agua potable se expande. Sin embargo, esta expansión se lleva a cabo a una velocidad inferior a la demanda real del territorio. En 2002, el 23.2% de los hogares del Distrito Nacional aun no contaba con servicio. Este porcentaje bajó a 20.4% ocho años después, en 2010. Esto es un progreso de 0.32% al año en ese período (MEPYD, 2014; ONE, 2002; ONE, 2010).

148 Con cerca de un 80% de cobertura, el acceso a la red de distribución de agua no es el mayor desafío de infraestructura que tiene el DN. En el Mapa 8 se puede ver un mapa del DN que refleja la trayectoria de las líneas de abastecimiento de agua potable dentro del territorio. Allí se nota una densa cobertura de líneas diseminada por más del 60% del territorio. En la C2, la mayor parte de la superficie cuenta con una cobertura notablemente menos robusta, resultando La Hondonada, Cerros de Arroyo Hondo y San Diego sin aparentes líneas de distribución internas. Lo mismo se advierte en los bordes norte y este de la C3, ocupados por asentamientos informales. En la C1, Los Restauradores también aparece sin líneas internas. El mapa además muestra la ubicación de 15 tanques de almacenamiento de agua, 10 de ellos en la mitad norte de la C1, cuatro distribuidos en la C3, y solo 2 para la C2. De igual forma, se muestran 13 ubicaciones de pozos de extracción. Estos últimos se usan para extraer aguas subterráneas del acuífero.

Mapa 8 c5: Producción agua CAASD m3/día promediado por año

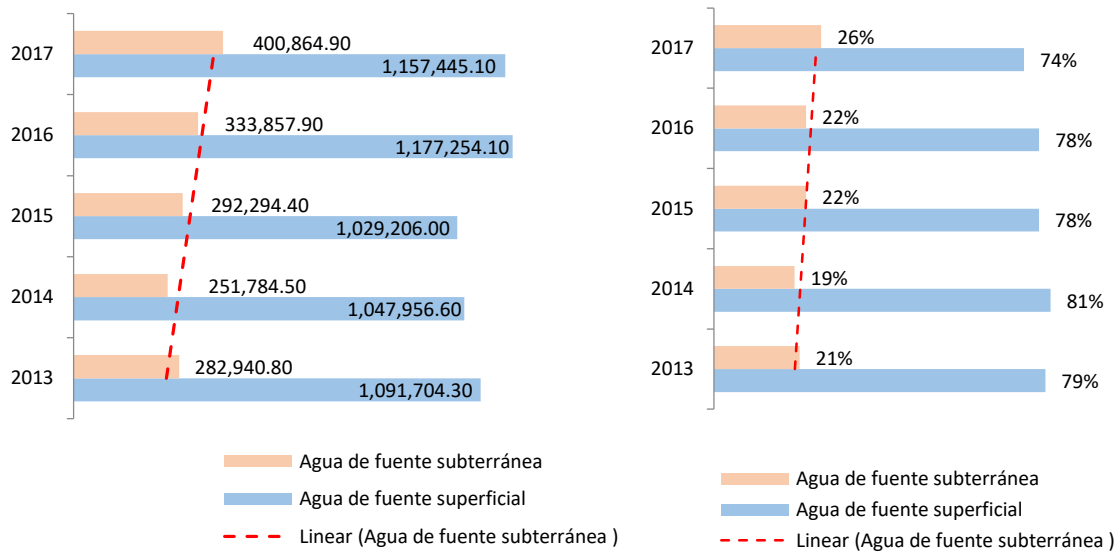


Fuente: Elaboración propia, basado en datos y mapas de Hazen y Sawyer (2012)

149 **Pérdidas.** El reporte de la firma Hazen y Sawyer enfatiza que el cálculo de las pérdidas del sistema presenta desafíos. Esto mayormente por la ausencia de apropiados mecanismos de macro-mediación (Hazen & Sawyer, 2012). En el documento, se denomina Agua No Contabilizada a la diferencia entre el volumen de producción planificado tomando en cuenta la demanda conocida y el volumen producido finalmente en una unidad de tiempo. Para 2009, esta diferencia rondaba el 24%. Este porcentaje de agua no contabilizada no debe confundirse con Consumo No Medido. El último hace referencia a un consumo domestico sin micro-mediación pero esperado y dimensionado. Se estima que estas conexiones no medidas representan un consumo equivalente a 1.6 veces el volumen de las conexiones domesticas con micro-mediación (Hazen & Sawyer, 2012).

150 **Dependencia de pozos de extracción.** El agua que la CAASD usa de materia prima para la producción de agua tratada potable tiene dos orígenes básicos: Aguas de fuentes superficiales y aguas de fuente subterránea. Entre las fuentes superficiales están los proyectos Valdesia, Haina-Manoguayabo, Duey, Isa, La Isabela y el Acueducto Oriental. Las fuentes citadas de aguas subterráneas son Sabana Perdida, Mata-Maimón, Los Marenos, La Catalina, La Joya, La Caleta, Brujuelas-Casuí y "otros sistemas sectoriales" (ONE, 2018, p. 188). En adición, el reporte de Hazen y Sawyer muestra 13 puntos de pozos de producción ubicados en el centro de la ciudad. Es importante resaltar un incremento en la dependencia de pozos de extracción. De 2014 a hasta el último registro, en 2017, las aguas subterráneas comprenden cada año un porcentaje mayor del total de agua colectada para potabilización y distribución. En este periodo el porcentaje creció de 19% a 26% (ONE, 2018). Ver Gráfico 7.

Gráfico 7 c5: Producción agua CAASD m3/día promedio por año (izq.), porcentajes (der.)



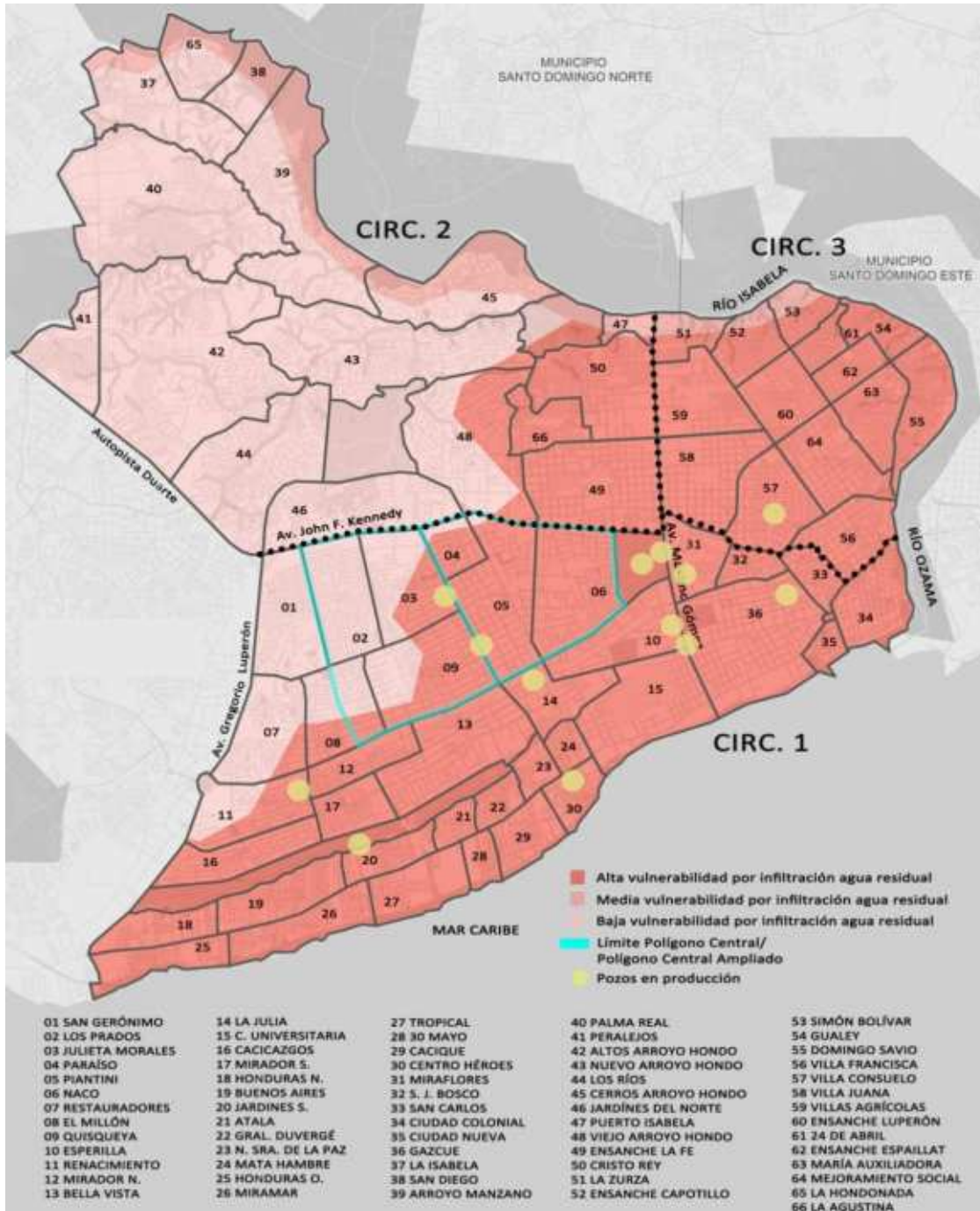
Fuente: Elaboración propia, basado en datos de ONE (2018)

151 Los pozos de extracción en el Gran Santo Domingo pueden representar sensibles desafíos de salud pública tomando en cuenta que la mayoría de las descargas sanitarias en la región metropolitana se envían directo al acuífero (Hazen & Sawyer, 2012). Esto en ausencia de una red de alcantarillado que responda a la demanda actual y proyectada. En entrevistas sostenidas con ejecutivos de la CAASD, esta ha informado que lleva debido control de calidad en el proceso de potabilización del agua de pozos oficiales. Sin embargo, la historia de los pozos privados es distinta. Basados en datos suministrados por la Dirección de Tránsito y Movilidad Urbana del ADN, prolifera la cultura de precarios pozos privados de extracción. Estos últimos sin poder ser fiscalizados por las autoridades.

152 El estado de contaminación actual mantiene permanentemente contaminadas regiones específicas del DN. El Mapa 9 combina las manchas de vulnerabilidad por infiltración de aguas residuales (Hazen & Sawyer, 2012) con los límites de barrios y otras zonas del DN. Allí puede notarse que sin discriminar clases, la mancha de alta vulnerabilidad por infiltración de aguas contaminadas cubre la circunscripción más afluyente (C1), y la más carente (C3). Luego todo el borde norte del DN tiene un suelo de vulnerabilidad

media, y una zona al oeste de la C1 y C2 presentan baja vulnerabilidad. Es notorio que los barrios de mayor valor inmobiliario de la ciudad mostraron aguas subterráneas en vulnerabilidad alta por infiltración. Esto es, aquellos al norte del Parque Mirador Sur y la mayoría de los que componen el Polígono Central y el Polígono Central Ampliado.

Mapa 9 c5: Vulnerabilidad por infiltración de agua residual



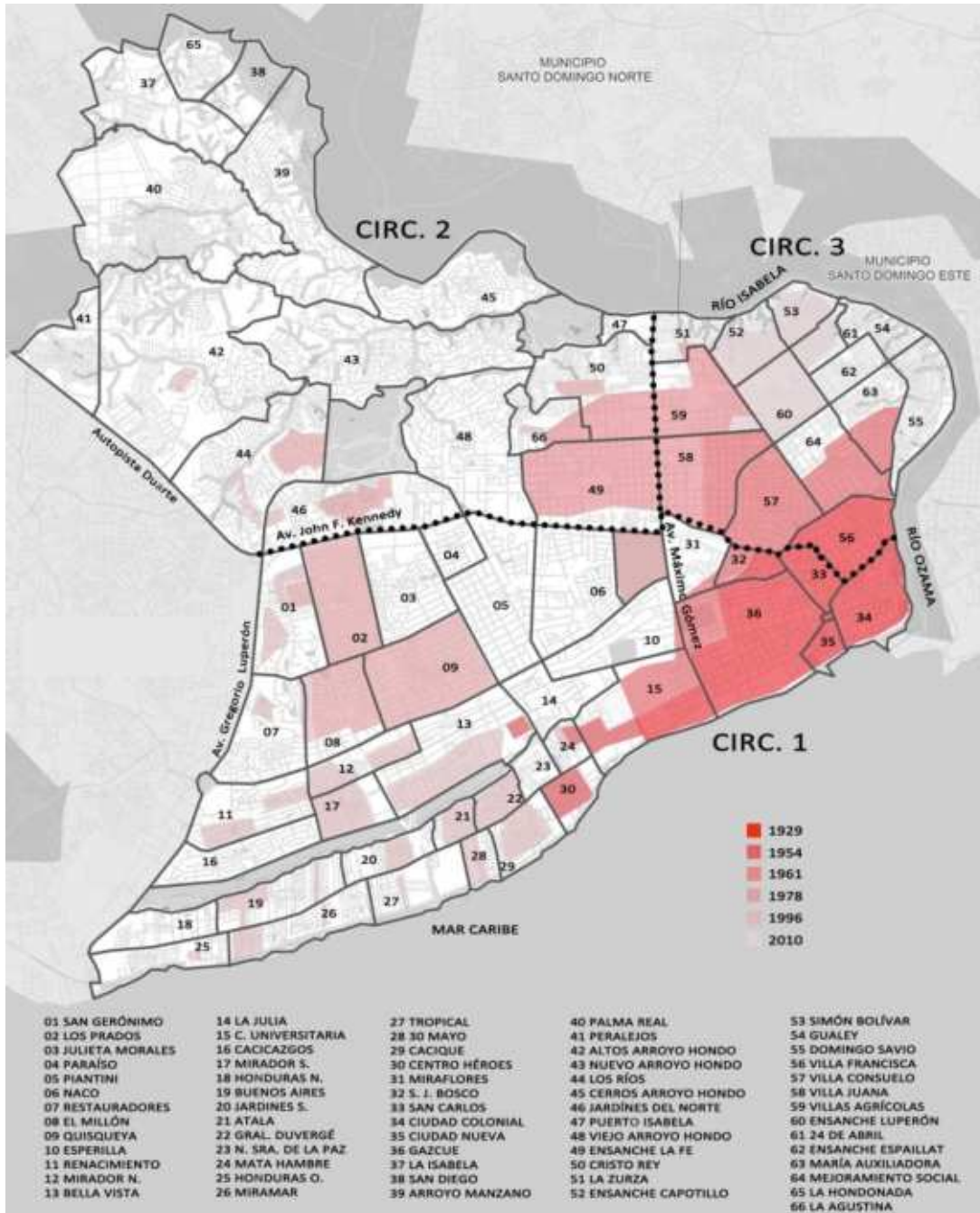
Fuente: Elaboración propia, basado en datos Hazen y Sawyer (2012)

5.4.2 Infraestructura de alcantarillado en el DN

153 Existen dos tipos básicos de alcantarillado urbano, por un lado está el pluvial o aquel que conduce las aguas producto de precipitaciones de eventos climáticos, y por el otro está el sanitario. Este último conduce las aguas negras producto de descargas sanitarias. En el República Dominicana, de acuerdo a los numerales 26 y 38 del Artículo 31 de la Ley 3455 de Organización Municipal, el alcantarillado pluvial es responsabilidad del gobierno municipal. El alcantarillado sanitario en cambio es administrado por la CAASD según es una de sus atribuciones descritas en la Ley 9298.

- 154 **Alcantarillado pluvial.** En el DN, el alcantarillado pluvial es especialmente necesario en zonas con riesgos de inundación. Esto es, en zonas de topografía uniforme tendente a la nivelación, o bien en zonas bajas respecto del nivel del mar. Dado el déficit mencionado de EPAs verdes en el DN que contribuyan a la retención y absorción de escorrentía, el territorio es especialmente dependiente de estos recursos de manejo de aguas para poder garantizar la seguridad y protección de vidas humanas y propiedades en zonas bajas. En el DN la conducción de aguas pluviales tiene cuatro mecanismos fundamentales posibles: (1) Conducción por colectores a tubos subterráneos que llevan las aguas a arroyos, ríos y al mar, (2) conducción hasta embalses de regulación, o campos de pozos filtrantes, o cavernas naturales, (3) conducción directa a pozos filtrantes cercanos y (4) en casos de regiones de topografía accidentada las aguas se conducen por superficie de forma natural hasta llegar el punto de vertido natural (Hazen & Sawyer, 2012).
- 155 **Alcantarillado sanitario.** Según el levantamiento de Hazen y Sawyer (2012), para 1929 ya existía alcantarillado en Ciudad Colonial, Gazcue, Ciudad Nueva, San Carlos, Villa Francisca y partes de Don Bosco y Ciudad Universitaria. Pasados 25 años, en 1954, Villa Consuelo, Mejoramiento Social, María Auxiliadora y parte de Ciudad Universitaria ya contenían trabajos de alcantarillado. Luego en el 1961, Ensanche la Fe, Cristo Rey, Villa Juana y Villas Agrícolas habían sido incluidos en el sistema. Para finales de la dictadura, un área alcantarillada equivalente a la pre-existente ya tenía red. Para 1978, se observa que el alcantarillado había adquirido un patrón diferente de implementación, pues se había instalado capacidad en regiones desconectadas geográficamente de las zonas originalmente provistas. Estos trabajos se hicieron mayormente en Los Prados, El Millón y El Ensanche Quisqueya. Este patrón de instalaciones aisladas de alcantarillado se volvería usual en lo adelante, dejando grandes regiones sin servicio entre sectores. Para 1996, partes de Bella Vista, Mirador Sur, Mirador Norte, Renacimiento y partes de los barrios al sur del Parque Mirador Sur eran parte del sistema. En 2010, Ensanche Capotillo, Simón Bolívar y Ensanche Luperón ya tenían líneas y servicio. Ver Mapa 10.

Mapa 10 c5: Evolución de cobertura de alcantarillado subterráneo DN (1929-19210).



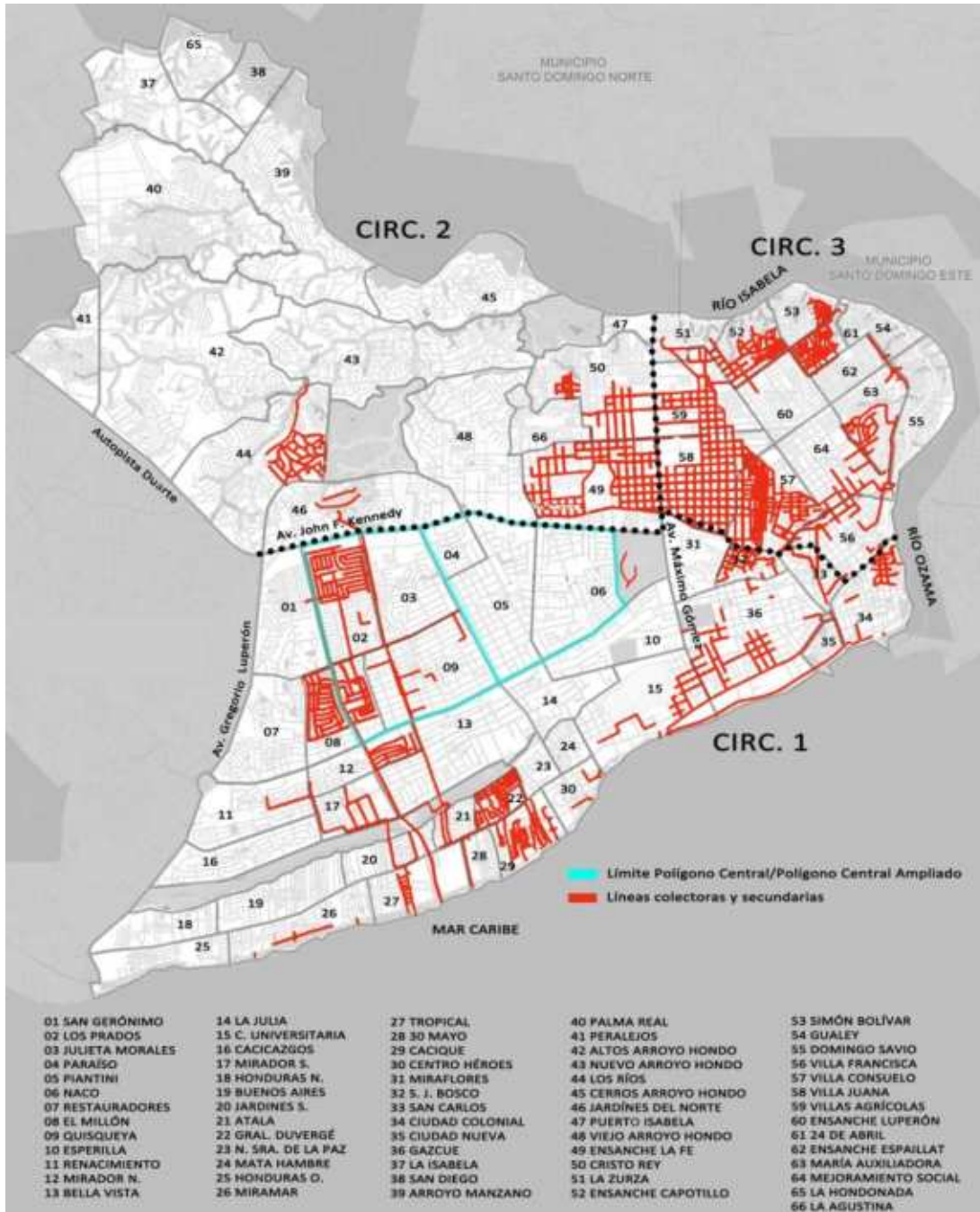
Fuente: Elaboración propia, basado en datos Hazen y Sawyer (2012)

156 En el Gran Santo Domingo (DN y PSD) se estima que el sistema sirve a solo a un 27% de la población y que solo un 6% de la longitud total de calles tiene líneas de servicio. El alcantarillado de la región metropolitana consiste básicamente de líneas colectoras laterales que transportan las aguas servidas desde los edificios o casas hasta las colectoras principales. Estas colectoras a su vez transportan el agua servida a plantas de tratamiento o directamente a arroyos, cañadas, ríos o el mar. Se calcula que solo un 5% de las aguas colectadas por el sistema son llevadas a plantas de tratamiento (Hazen & Sawyer, 2012). En ausencia de

estas líneas colectoras, las descargas son conducidas directamente al acuífero mediante pozos de descarga.

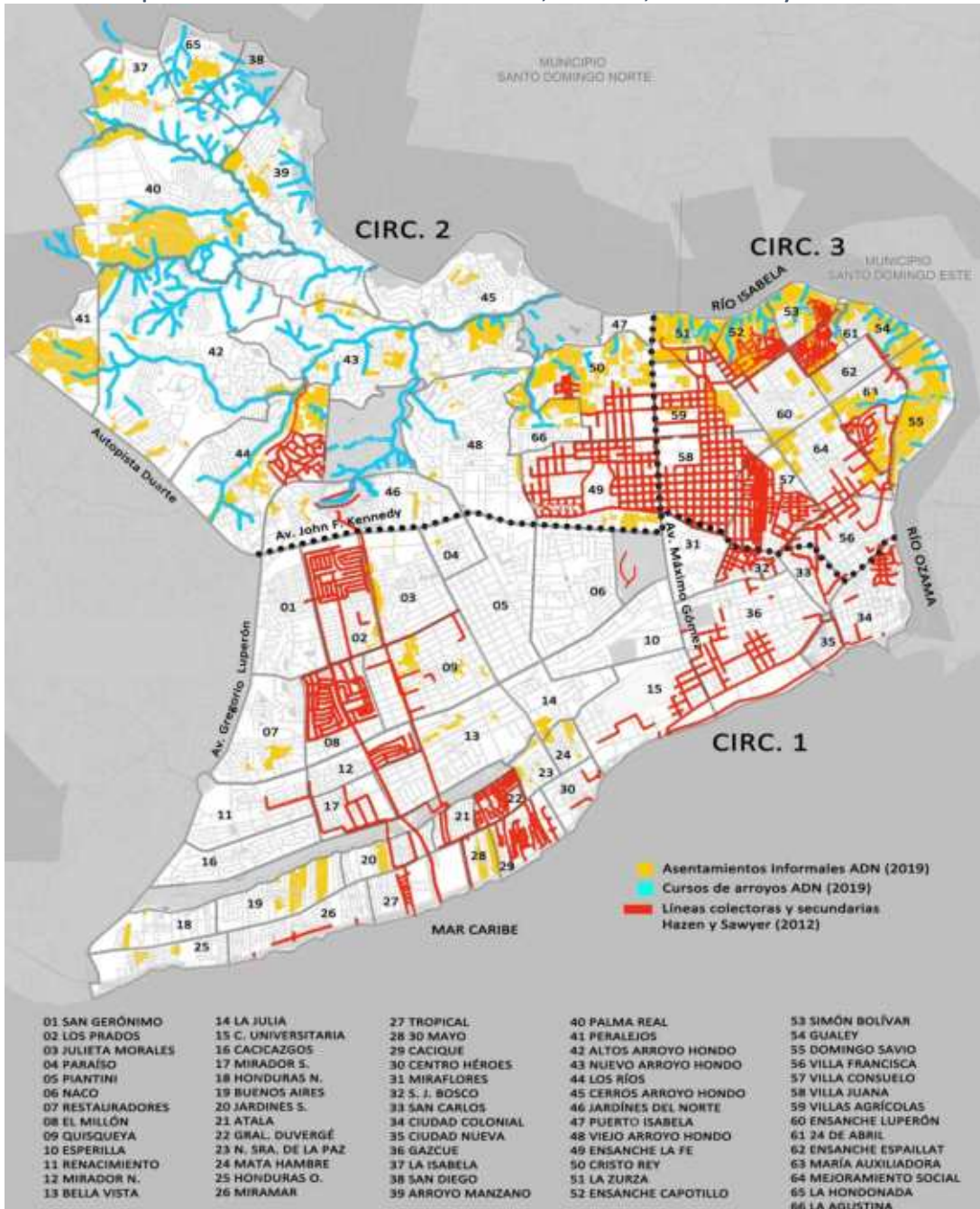
- 157 La situación actual de cobertura del alcantarillado específicamente en el DN se retrata en el Mapa 11 debajo. El mapa compara las líneas colectoras y secundarias levantadas por la firma Hazen y Sawyer en 2012 con los límites de cada barrio y los perímetros del Polígono Central y el Polígono Central Ampliado. Usando la expansión geográfica de estas instalaciones como referencia, se calcula que el servicio de líneas colectoras y secundarias cubre aproximadamente 13 kilómetros cuadrados del DN. Esto es solo un 14% del área del DN. Sorpresivamente, esta cobertura atiende más del 50% de la C3, la región más empobrecida. El servicio allí es predominantemente en la región limítrofe con la C2. Esta última también en ese límite ve su mayor cobertura. Ambas márgenes, si bien contienen zonas residenciales tradicionalmente carenciadas, albergan paralelamente un intenso uso industrial por el atractivo de su conexión estratégica con la Avenida Máximo Gómez y su proximidad a la intersección de esta última con la Av. John F. Kennedy.
- 158 En la C3, es notable la cobertura de los barrios Villa Consuelo, Villa Juana, Villas Agrícolas, 24 de abril y Capotillo. La C2 tiene aproximadamente 1.7 km² de cobertura, o el 4.25% de su área, mayormente en los barrios Ensanche La Fe, Cristo Rey y Los Ríos. Cerca de cinco kilómetros cuadrados cubren diferentes zonas de la C1, esto es 12.5% de su área. Las líneas colectoras y secundarias tienen mayor presencia en El Millón, General Antonio Duvergé y El Cacique, así como porciones de Los Prados y Gazcue.
- 159 Similar a lo que ocurre con la distribución de espacios públicos abiertos (EPAs), este servicio tiene alcance que va de mínimo a nulo en las zonas de mayor valor inmobiliario de la ciudad. Nótese la zona de la ciudad al norte del Parque Mirador Sur, el Polígono Central y el Polígono Central Ampliado.
- 160 El Mapa 12 muestra la relación entre asentamientos informales (AIs) y cursos de arroyo naturales (ADN, 2019), y las líneas de alcantarillado (Hazen & Sawyer, 2012). En esta combinación no se observan instalaciones en las poblaciones carenciadas localizadas en inmediaciones de arroyos y ríos, lo que las expone al uso de estos recursos y su subsuelo cercano para descargas sanitarias. A excepción del Ensanche Capotillo, Simón Bolívar y 24 de Abril, no se observa cobertura significativa de líneas en asentamientos informales del DN.
- 161 La contaminación de recursos hídricos con heces fecales humanas y otros desechos es ya a nivel mundial uno de los mayores causantes de escases de agua y enfermedades gastrointestinales (UN-Habitat, 2009; UN-Habitat, 2016). Debido a esto, el Banco Mundial y Naciones Unidas recomiendan que las ciudades expandan su cobertura de alcantarillado al 100%, evitando así pérdidas humanas (mayormente de infantes), epidemias, ausentismo laboral por enfermedad, pérdida de biodiversidad y balance ambiental, entre otros males (UN-Habitat, 2016; UN-Habitat, 2009; WB, 2014).

Mapa 11 c5: Cobertura de alcantarillado en DN a 2012



Fuente: Elaboración propia, basado en datos Hazen y Sawyer (2012)

Mapa 12 c5: Cobertura alcantarillado DN a 2012, Als a 2019, cursos de arroyos a 2019



Fuente: Elaboración propia, basado en datos de ADN (2019) y Hazen y Sawyer (2012)

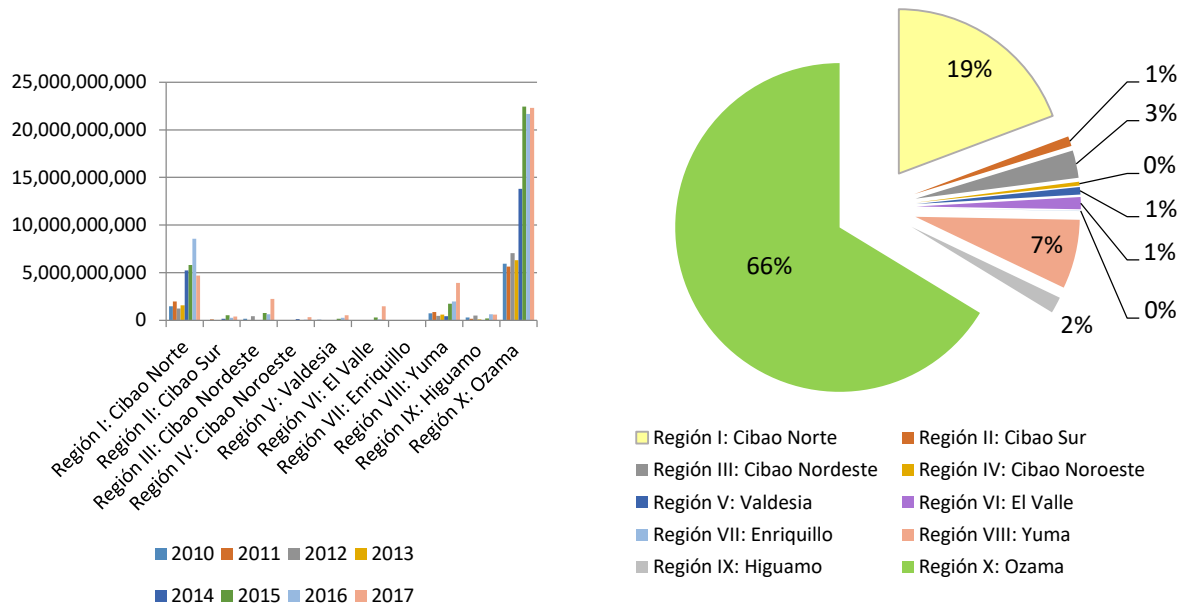
162 Durante los encuentros con el cuerpo técnico de CAASD, ha sido reportado que el sistema (1) en efecto cubre una porción aun pequeña del DN, (2) que no todas las líneas existentes funcionan, y (3) que no todas las propiedades con líneas funcionando en frente se conectan. Igualmente, ha sido reportado que a pesar de que no ha habido cambios sustanciales en el sistema desde el reporte de 2012 de Hazen y Sawyer, se tiene en programa un proyecto sistemático de alcantarillado.

5.5 Movilidad urbana en el DN

5.5.1 Ejes fundamentales

163 El Distrito Nacional se conecta con el resto de la Región Ozama y la totalidad de la geografía nacional valiéndose cuatro rutas internas fundamentales. Estas rutas por ende juegan un rol protagónico en una de las dinámicas demográficas y comerciales de mayor volumen en República Dominicana. Como ha sido expuesto y a pesar de sus grandes desafíos de desigualdad, la Región Ozama es el mayor foco de inversión privada del país, además es el mayor mercado al tener la población combinada más numerosa y densa, y de más alto ingreso per cápita (ONE, 2010; ONE, 2018; MEPYD, 2014). En el Gráfico 8 se resume toda la inversión privada en infraestructura formal sobre las diez grandes regiones socioeconómicas del país entre 2010 y 2017. Allí puede verse que se inyectaron por este concepto más de tres billones de dólares, y que el 95% de la inversión se ha llevado a cabo en solo cuatro regiones socioeconómicas: Ozama (66%), Cibao Norte (19%), Yuma (7%) y Cibao Nordeste (3%).

Gráfico 8 c5: Inversión por región 2010-2017 en RD\$ (izq.), inversión 2010-2017 sumada por región (der.)

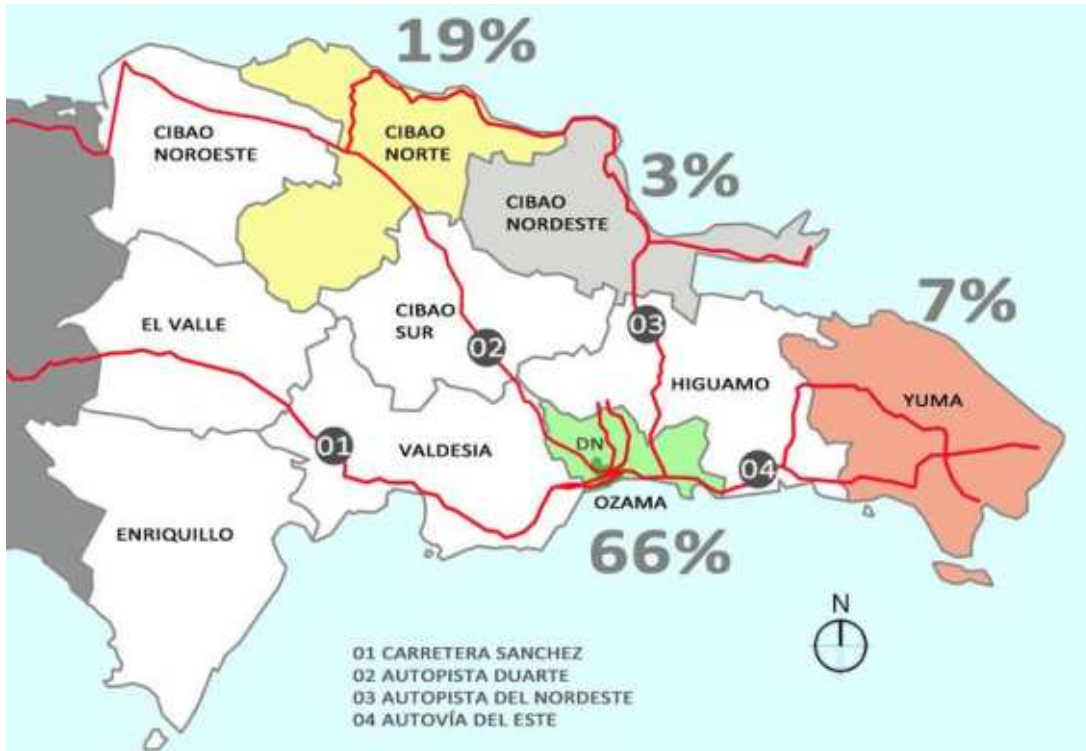


Fuente: Elaboración propia, basado en datos de ONE (2018)

164 En el Mapa 13 se muestra el recorrido de estas importantes rutas socioeconómicas. La indicada con el número uno es la Carretera Sánchez. Esta atraviesa Valdesia y El Valle por el suroeste del país y se conecta con el sureste de Haití. Marcada con el número dos está la Autopista Duarte, conectando el noroeste y por ende atravesando la segunda región en la que más se ha registrado inversión privada: Cibao Norte. La Autopista del Nordeste indicada con el número tres conecta la Autopista de Las Américas/Autovía del Este en la costa sur dominicana con la región Cibao Nordeste, la cuarta región foco de mayor inversión en

infraestructura privada. El numero cuatro marca la Autovía del Este, eje que comunica la Región Ozama con la Región Yuma, tercera en volumen de inversión, primordialmente debido a su vocación turística.

Mapa 13 c5: Mapa regiones socio-económicas de RD, mostrando porcentaje inversión infraestructura privada en RD, 2010-2017

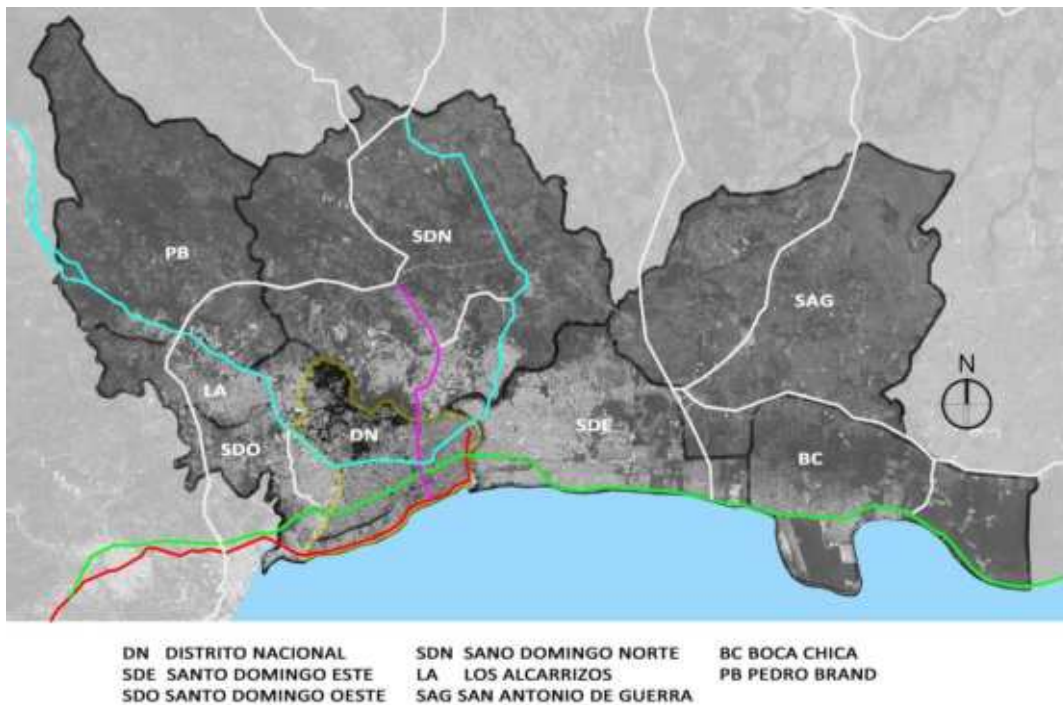


Fuente: Elaboración propia, basado en división de MEPYD (2014) y datos de ONE (2018)

- 165 En el Mapa 14 se puede apreciar que tres de las cuatro rutas hacen un recorrido predominantemente este-oeste dentro del DN (recorridos rojo, verde y cian), mientras que una se desarrolla orientada norte-sur (línea magenta). Entre las rutas este-oeste, la representada en cian prácticamente divide del DN en dos mitades, y recorre 15.2 kilómetros dentro y bordeando el DN. Esta constituye parte del perímetro oeste del DN en su tramo más occidental, luego en su tramo central es el límite entre la C1 y C2, y en su tramo más oriental divide la C3 en dos partes. En sus extremos este y oeste, esta ruta sale a la región metropolitana tornándose en un conector predominantemente norte-sur. Su segmento dentro del DN cuenta con una línea subterránea de metro.
- 166 Al sur de esta ruta corre una segunda ruta más uniforme, representada en verde. Esta segunda ruta se desarrolla paralela a la costa del DN aunque guarda una distancia promedio de esta de dos kilómetros. Tiene 11 kilómetros de longitud dentro del DN y corona una cota marcadamente elevada de la topografía de la ciudad. Su extremo este sale a la región metropolitana y continua una trayectoria este-oeste. Su extremo oeste en cambio sale de la región metropolitana en dirección suroeste. Una tercera ruta corre bordeando la costa del DN. Este litoral es parte de un sistema natural que se prolonga al exterior del territorio en dirección este. Por su valor patrimonial y natural, este frente marino fue convertido en parque nacional desde la década de los sesenta.

167 Esta tercera ruta recorre 13 kilómetros de costa para luego adoptar una trayectoria norte-sur en la margen occidental del río Ozama. El recorrido norte-sur de esta ruta es de 3.75 kilómetros y culmina en la ruta representada con línea cian, que a su vez conecta al norte y noreste del sistema metropolitano. En dirección norte-sur, la ruta identificada en morado nace en la costa y se prolonga mucho más allá del DN hacia el norte. Su trayectoria dentro del DN es de 5.8 kilómetros. Divide a Gazcue de Ciudad Universitaria en su extremo sur, más al norte divide a Miraflores del Centro Olímpico en un segundo tramo, y finalmente divide la C2 de la C3 antes de salir del DN para entrar en Santo Domingo Norte. Ver Mapa 14. Este importante eje cruza las tres rutas este-oeste mencionadas, y al igual que la primera, alberga una línea subterránea de metro.

Mapa 14 c5: Mapa metropolitano indicando rutas principales de transporte



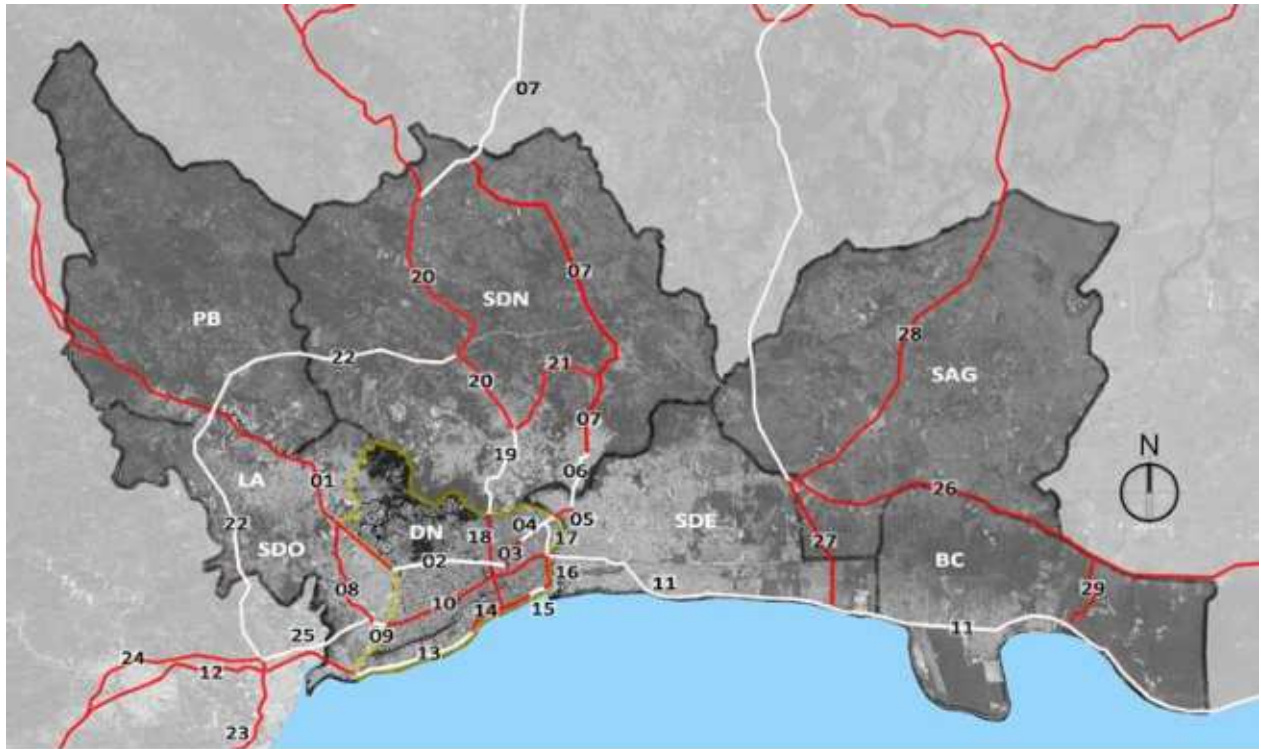
Fuente: Elaboración propia

168 Como es de esperarse en trayectorias largas, las cuatro rutas o corredores están compuestas de tramos con características y nombres distintivos. Ver Mapa 15. La primera entra al sistema metropolitano por el oeste como Autopista Duarte hasta la Av. Luperón, de ahí en adelante ingresa al DN y se vuelve, en sucesión, la avenida John F. Kennedy, Expreso 5to Centenario y Av. Padre Castellanos. Luego llega a SDE como Av. San V. de Paul, torna a Av. Los Restauradores y finalmente se vuelve Carretera La Victoria. La segunda ruta entra al sistema por el oeste como Autopista San Cristóbal, luego, conforme avanza hacia el este los próximos tramos se torna en sucesión en la Autopista del Sur y Av. 6 de Noviembre, entra al DN como Av. 27 de Febrero hasta su límite este, en SDE se prolonga como Autopista de las Américas y luego pasa a ser la Autovía del Este.

169 La tercera ruta este-oeste inicia por su extremo occidental como Carretera Sánchez, dentro del DN pasa a llamarse Autopista 30 de Mayo, Av. George Washington, Presidente Billini, y Presidente Francisco

Caamaño. Esta ruta, a diferencia de las demás, no sale del DN en su extremo este, sino que se conecta con las avenidas 27 de Febrero y Padre Castellanos girando al norte.

Mapa 15 c5: Mapa metropolitano indicando rutas principales y sus tramos



DN DISTRITO NACIONAL SDN SANO DOMINGO NORTE BC BOCA CHICA
 SDE SANTO DOMINGO ESTE LA LOS ALCARRIZOS PB PEDRO BRAND
 SDO SANTO DOMINGO OESTE SAG SAN ANTONIO DE GUERRA

- | | | |
|---------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| 01 AUTOPISTA DUARTE | 11 AUTOPISTA LAS AMERICAS | 21 AV. RAMÓN MELLA |
| 02 AV. JOHN F. KENNEDY | 12 CARRETERA SANCHEZ | 22 CIRCUNVALACIÓN |
| 03 EXPRESO STO CENTENARIO | 13 AUTOPISTA 30 DE MAYO | 23 AV. REFINERÍA |
| 04 PADRE CASTELLANOS | 14 AV. GEORGE WASHINGTON | 24 AUT. SAN CRISTOBAL |
| 05 SAN VICENTE DE PAUL | 15 PASEO PRESIDENTE BILLINI | 25 AUT. DEL SUR |
| 06 AV. LOS RESTAURADORES | 16 PRESIDENTE CAAMAÑO | 26 CARRETERA MELLA |
| 07 CARRETERA LA VICTORIA | 17 AV. FCO. R. SANCHEZ | 27 AUT. JUAN PABLO II |
| 08 PROL. 27 DE FEBRERO | 18 AV. MÁXIMO GOMEZ | 28 AV. CARLOS PUMAROL |
| 09 AUT. 06 DE NOVIEMBRE | 19 AV. HNAS. MIRABAL | 29 CARRETERA JUBEY |
| 10 AV. 27 DE FEBRERO | 20 CARRETERA YAMASÁ | |

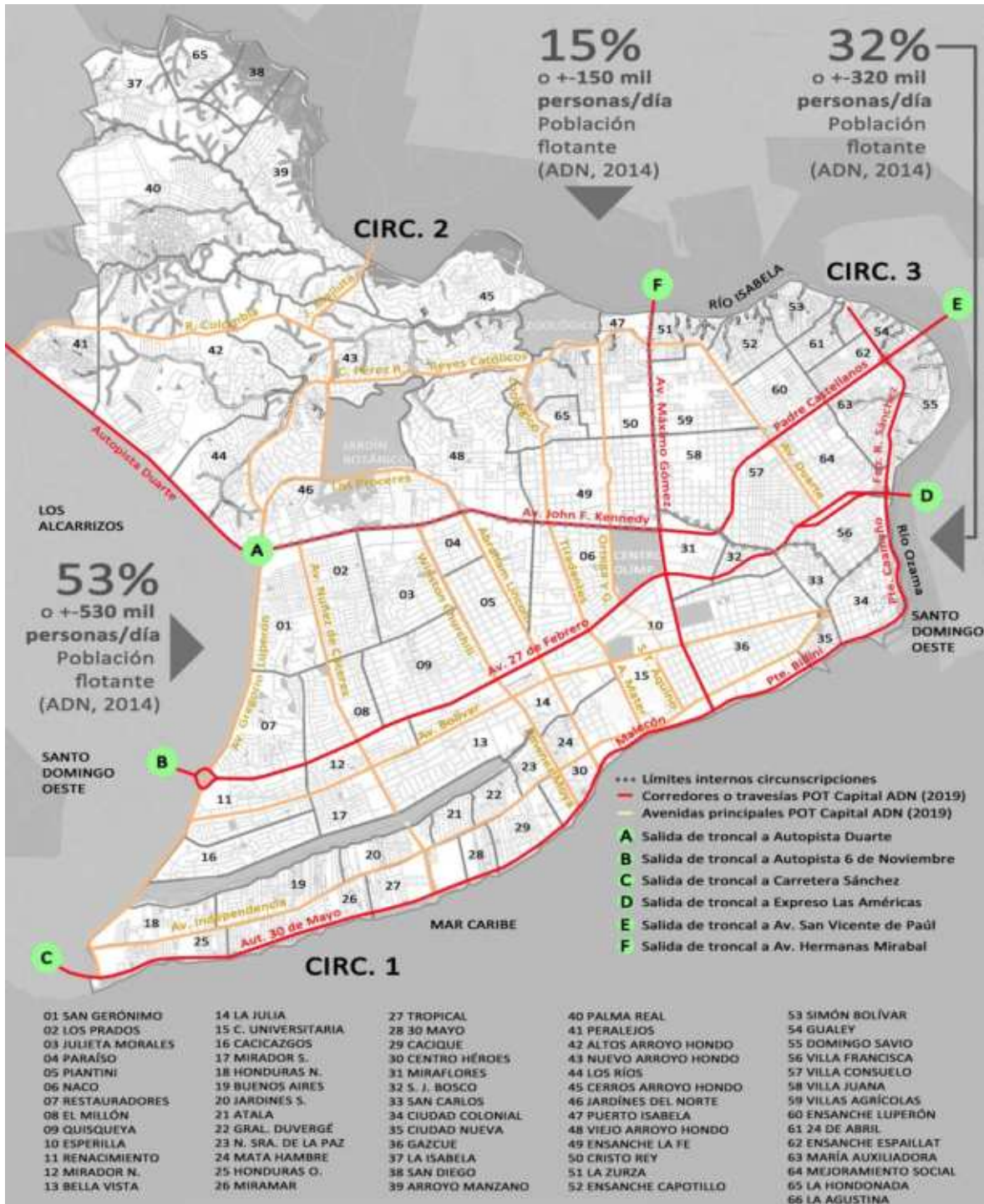
Fuente: Elaboración propia

170 Debido a su capacidad de conexión terrestre con municipios, provincias y regiones de República Dominicana, así como a sus altos registros de volumen de tráfico, estas cuatro rutas o corredores han sido designadas formalmente como ejes troncales de movilidad para fines de planificación urbana en el Plan de Ordenamiento Territorial del ADN (ADN, 2019b). En el Mapa 16 y Tabla 3 se observan las vías primarias designadas por el Plan de Ordenamiento Territorial. Este plan oficializa dos categorías de vías primarias que canalizan el tráfico y tránsito urbano e interurbano. Aquellas que se componen de diferentes vías continuas fueron denominadas "Corredores o Travesías", en cambio, aquellas constituidas por vías íntegras fueron denominadas "Avenidas Principales". Los primeros tienen una orientación predominantemente este-oeste, mientras que las segundas son mayoritariamente rutas norte-sur.

171 Igualmente el Gráfico 16 muestra el aporte de población flotante de cada frontera terrestre del DN: Norte, oeste y este. La población flotante fue cuantificada en 2014 mediante aforos vehiculares llevados a cabo en el perímetro del DN, específicamente en las vías que conectan al DN con los demás municipios. Estos

indican que para la fecha ingresaban 1,084,476 personas en 401,035 vehículos de distintas modalidades. La mayor parte de la población que ingresa al DN (53%) lo hace por tierra desde Los Alcarrizos y Santo Domingo Oeste de forma combinada. En segundo lugar está Santo Domingo Este, aportando el 32% de esta población, y luego le sigue Santo Domingo Norte con el 15% (ADN, 2014).

Mapa 16 c5: Corredores transversales y aves. principales (ADN, 2019b) y población flotante (ADN, 2014)



Fuente: Elaboración propia, basado en datos de ADN (2014) y ADN (2019b)

172 En la Tabla 3 debajo se observan las vías como han sido categorizadas en el Plan de Ordenamiento Territorial del Ayuntamiento del Distrito Nacional (ADN). Las primarias se encuentran en la columna de la izquierda, denominadas Corredores o Travesías/Avenidas Principales, las secundarias en la columna central denominadas "Arteriales Menores". Y las terciarias a la derecha, llamadas "Calles Colectoras".

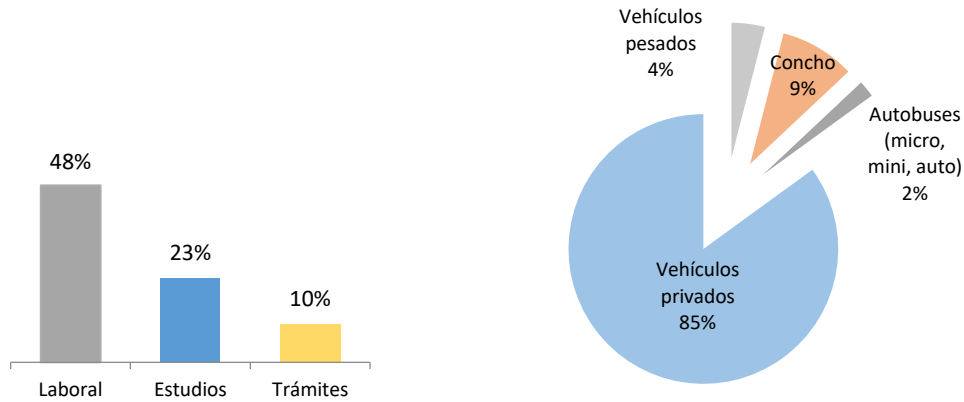
Tabla 3 c5: Categorización de vías del DN según POT Capital (ADN, 2019)

Corredores o Travesías (Travesías y avenidas principales)	Arteriales Menores (Avenidas Secundarias)	Calles Colectoras
<ul style="list-style-type: none"> ○ Autopista Duarte-John F. Kennedy-V Centenario-Av. Padre Castellanos ○ Av. 27 de Febrero-Av. Paris ○ Av. Paseo Presidente Billini-Av. George Washington-Autopista 30 de Mayo-Av. Presidente Caamaño Deñó-Av. Francisco del Rosario Sánchez ○ Av. Máximo Gómez 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Carretera La Isabela-Camino Chiquito-Luis Amiama Tió-Av. Pedro Livio Cedeño ○ Av. Nicolás de Ovando ○ Av. Albert Thomas ○ San Martín-30 de Marzo ○ Av. Gustavo Mejía Ricart ○ Av. Lope de Vega ○ Av. Roberto Pastoriza ○ Av. México-José Andrés Aybar Castellanos ○ Av. Pedro Henriquez Ureña ○ Av. Sarasota ○ Av. Cayetano Gormasen-Av. José Contreras ○ Av. Privada-Antonio Guzmán denrode Theodorore Chasserieu. ○ Av. Correa y Sidrón 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Av. Monumental ○ Dr. Delgado ○ Av. Caonabo ○ Av. Anacaona ○ Av. Enriquillo ○ Av. Fernando Defilló ○ Av. Paseo de los Locutores ○ Calle Francisco Prats Ramírez ○ Calle Guarocuya ○ Calle Luis F. Thomen ○ Calle Federico Geraldino ○ Calle Paseo de los Locutores ○ Calle Barahona ○ Calle Pepillo Salcedo ○ Calle Tunti Cáceres ○ Calle Peña Battle ○ Calle o Av. Belice ○ Calle José Martí ○ Calle Juana Saltitopa ○ Calle Yolanda Guzmán ○ Calle Josefa Brea
<p>Avenidas Principales</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Av. Duarte-Av. Paseo de los Reyes Católicos-Carlos Pérez Ricart-Av. Circunvalación ○ Av. José Ortega y Gasset-Av. Santo Tomás de Aquino ○ Av. Tiradentes-Av. Alma Máter-Av. Del Zoológico ○ Av. Abraham Lincoln-Los Próceres-Av. Luperón ○ Av. Winston Churchill-Av. E. Jiménez Moya ○ Av. Núñez de Cáceres ○ Av. Bolívar-Av. Rómulo Betancourt ○ Av. Independencia ○ Av. Jacobo Majluta ○ Av. República de Colombia 		

Fuente: Elaboración propia

173 Los aforos de 2014 también mostraron que la mayor parte de la población flotante ingresaba en vehículos privados (85%). En segundo lugar los ingresos ocurren en la modalidad motoconcho (9%), luego un 4% del parque entrante está compuesto por vehículos pesados, y un 2% por autobuses de distintos formatos (ADN, 2014). Ver Gráfico 63. En 2018 la firma francesa SYSTRA reportó basada en encuestas de origen y destino que desde cada frontera municipal los grupos visitantes vienen mayormente por motivos laborales (48%), luego por estudios (23%) y la tercera razón más frecuente es "tramitación de documentos". Ver Gráfico 9.

Gráfico 9 c5: Destino de población flotante DN (SYSTRA, 2018)/ Modos de transporte población flotante ADN (2014)



Fuente: Elaboración propia, basado en datos de SYSTRA (2018) y ADN (2014)

5.5.2 Huella de calles y aceras

174 En 2013, ONU-Habitat publicó el estudio *Calles como Espacio Público y Conductoras de Prosperidad Urbana*, que resume un análisis comparativo de 100 ciudades del mundo. Como conclusión general, el estudio encontró que el tipo de uso, la configuración y el tamaño de las calles, siendo espacios públicos, tienen un efecto calculable en la prosperidad de las ciudades (UN-Habitat, 2013b). Específicamente, estas juegan un papel fundamental en las cinco dimensiones identificadas de prosperidad urbana: Productividad de los ciudadanos, infraestructura general, sostenibilidad ambiental, calidad de vida y equidad o inclusión social (UN-Habitat, 2016).

175 Este estudio se derivan tres aprendizajes importantes:

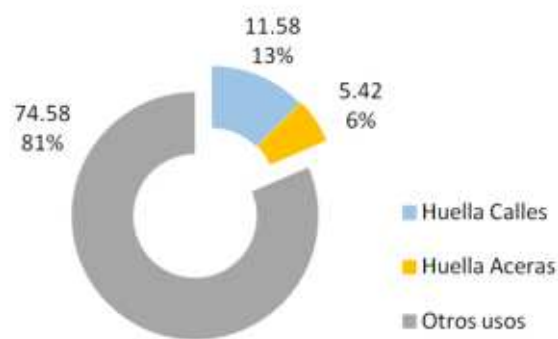
1. Las ciudades en donde las calles se ajustan para ser amigables a peatones ven su economía crecer. Esto porque la población es incentivada a salir a caminar y consumir en la ciudad. Esto expande la oferta de comercios y crea empleo directo e indirecto. La dinámica impacta consecuentemente a la industria bancaria, de suplidores y otras, lo que también se traduce en mas recaudación fiscal. Paralelamente, promover las caminatas tiene un impacto beneficioso en la salud de la población que puede ser medido económicamente (WHO, 2013).
2. Las tramas viales urbanas con *cul-de-sacs* y otros bloqueos limitan la conectividad vial causando pérdidas económicas por demoras y mayor consumo de combustible. En cambio las tramas interconectadas contribuyen a democratizar el acceso a la ciudad, y al hacer más eficiente el tráfico se aminoran las emisiones de CO2 y otros contaminantes. Un aire más limpio tiene un impacto positivo en la salud de las personas y en el medio ambiente que puede ser medido económicamente (WHO, 2013).
3. La cantidad de espacio destinado a las calles tiene un impacto en la congestión del tráfico, y en la capacidad de la ciudad de incluir transporte no motorizado y modalidades de transporte público de masa. Igualmente impacta la provisión de infraestructura como alcantarillado, agua potable, energía eléctrica, telefonía y data.

176 Tomando estos factores en cuenta, el reporte mide la eficiencia vial en las dimensiones: Porcentaje de superficie de la ciudad destinada a calles y aceras/ huella calles y aceras, densidad de intercesiones,

densidad de calles, proporción de nodo conectado, proporción vinculo-nodo, índice de accesibilidad, índice de permeabilidad peatonal, índice alfa, e índice gamma, porcentaje de aceras sin obstáculos, porcentaje de aceras pavimentadas.

- 177 **Huella de calles y aceras.** Esta dimensión trata de la relación proporcional entre la superficie del DN destinada a calles y aceras y su superficie total. Esto con la meta de identificar qué desafíos posibles de prosperidad urbana presenta esta proporción. El Departamento de Planes y Normas del Ayuntamiento del Distrito Nacional ha identificado que la superficie de la ciudad destinada a estos fines equivale a 17 km², esto es, 11.58 km² de calles y 5.42 km² de aceras. Estos valores combinados representan un 18.57% de cobertura sobre el territorio de la ciudad. Ver Gráfico 10.

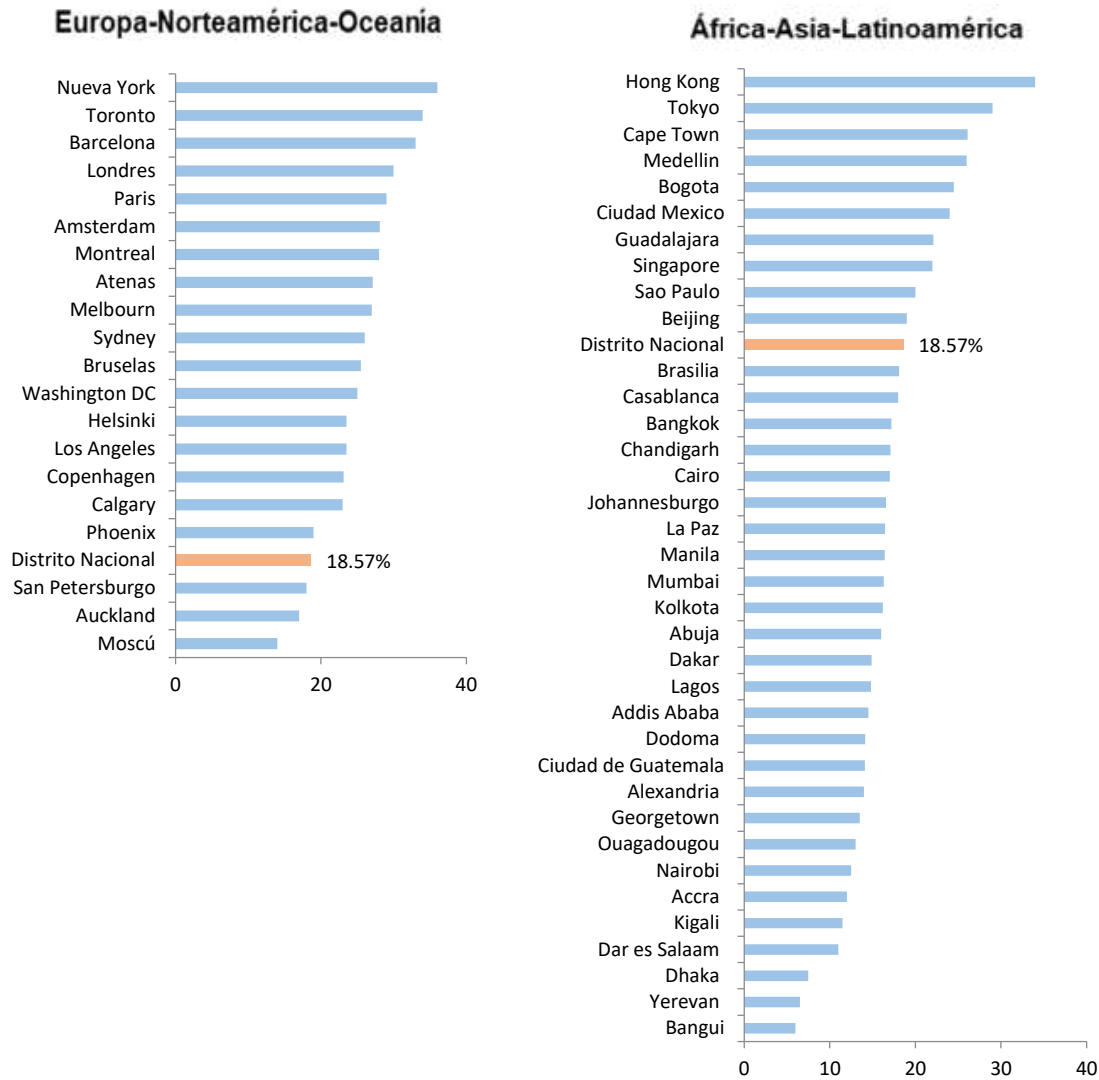
Gráfico 10 c5: Huella de calles y aceras en DN



Fuente: Elaboración propia, basado en datos de ADN (2019)

- 178 Esta cobertura resulta precaria a la luz de los estudios comparativos de ONU-Habitat. Se estima que una ciudad necesita destinar a calles y aceras un porcentaje que oscila entre 30 y 35% de su superficie (UN-Habitat, 2013). Esto para que haya espacio de vía suficiente para la actividad peatonal, modalidades diversas de transporte motorizado y no motorizado, infraestructura subterránea y aérea, entre otras necesidades. Usando este parámetro, el DN podría tener un déficit de 11% de superficie por este concepto.
- 179 El estudio de ONU-Habitat de 2013 crea categorías para agrupar ciudades basado en su cobertura de calles y aceras. Si consideramos el valor de 18.57 km², el DN entra en el grupo de ciudades con “Niveles bajos a moderados de tierra destinada a calles”, para urbes cuya cobertura es entre 15 y 20% (UN-Habitat, 2013b, p. 71). A este grupo también pertenecen Abuja (Nigeria), Cairo, Casablanca (Marruecos), Johannesburgo (Sudafrica), Harare (Zimbabwe), Kolkota, Mumbai, Chandigarh, Manila, Kuala Lumpur, Beijing, Sao Paulo y Brasilia. Ver Gráfico 11.

Gráfico 11 c5: Huella de calles y aceras DN y otras ciudades del mundo

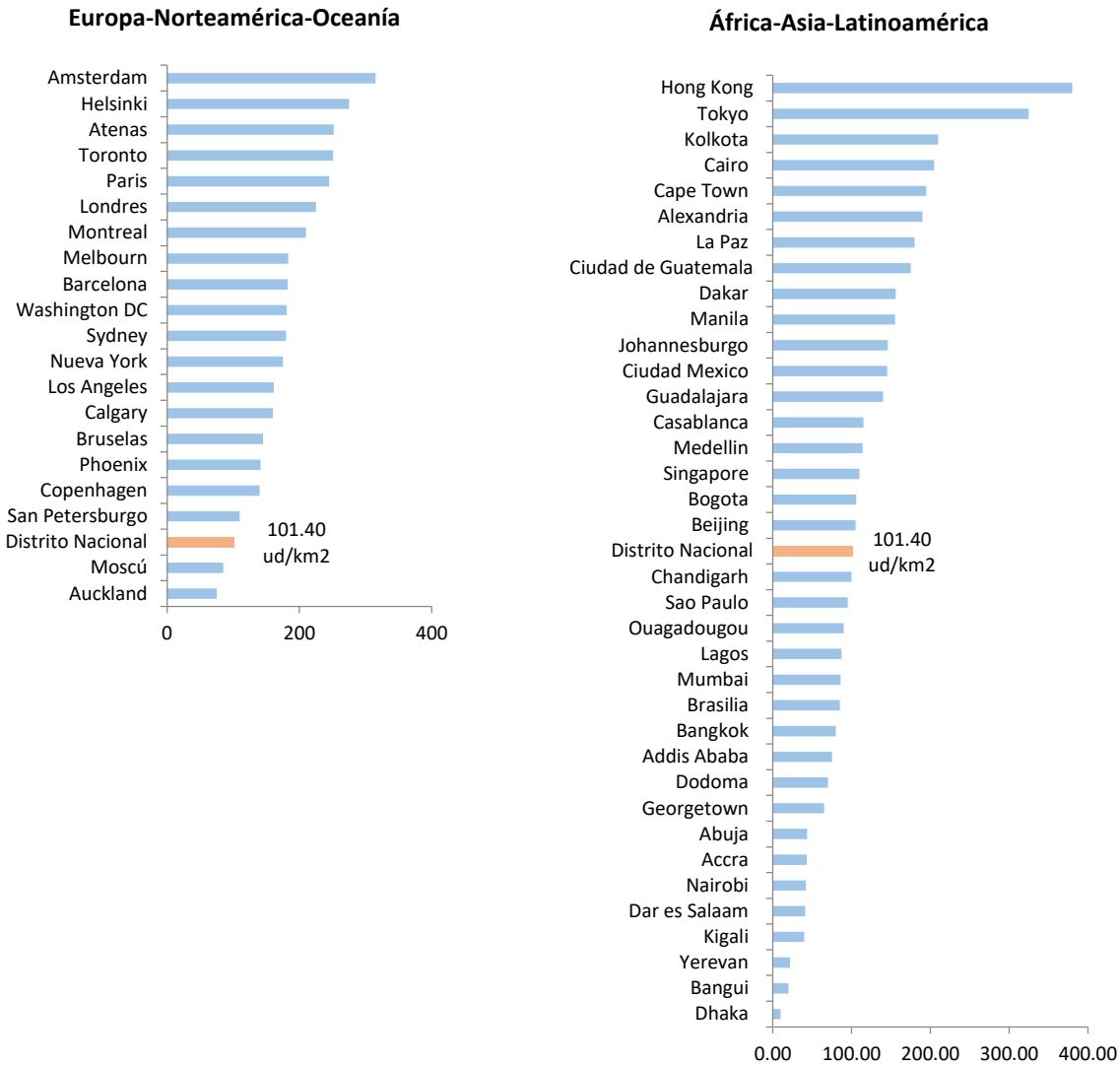


Fuente: Elaboración propia, basado en datos de UN-Habitat (2013b) y ADN (2019)

180 Densidad de intersecciones en el DN. Esta dimensión toma en cuenta la cantidad de intersecciones o cruces entre vías dentro del Distrito Nacional en relación con su tamaño. El Ayuntamiento del Distrito Nacional ha cuantificado 9,286 intersecciones en los 91.58 km² del DN (ADN, 2019). Esto significa una densidad de 101.4 intersecciones por kilómetro cuadrado de ciudad. Los estudios de ONU-Habitat indican que densidades de intersección superiores a 100 intersec./km² implican la existencia de manzanas o bloques con longitudes caminables por el ser humano promedio (UN-Habitat, 2013b). Aparte esto sugiere que existen condiciones básicas para una eficiente conectividad vial. Menos intersecciones por kilómetro cuadrado, en cambio, son un indicador de la presencia de grandes manzanas difícilmente caminables y pobre conectividad vial. Ver Gráfico 12. Al introducir el valor de intersecciones correspondiente al DN dentro de la muestra de UN-Habitat (2013b), notamos que ocuparía el lugar 19 de 21, o la tercera posición más baja entre las ciudades estudiadas de Europa, Norteamérica y Oceanía. En el grupo de África, Asia y Latinoamérica ocuparía el lugar 19 de 37. Este valor sin embargo debe contrastarse con el de densidad de

calles por kilómetro cuadrado a continuación, mismo también usado como un indicador de caminabilidad y acceso, y sugiere un déficit.

Gráfico 12 c5: Densidad de Intersecciones DN comparada a otras ciudades del mundo

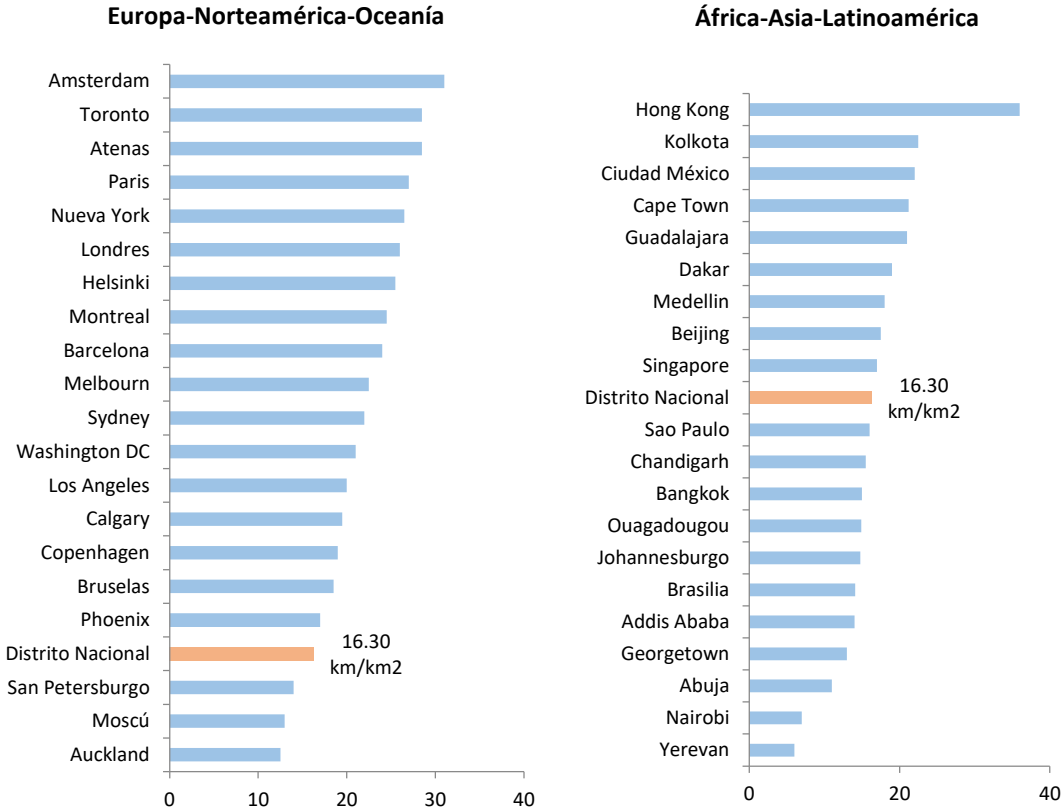


Fuente: Elaboración propia, basado en datos de UN-Habitat (2013b) y ADN (2019)

181 Densidad de calles en el DN. Esta dimensión toma en cuenta la disponibilidad de longitud de vías dentro del Distrito Nacional en relación con su tamaño. El Distrito Nacional tiene 1,491 kilómetros de vías dentro de su perímetro (ADN, 2019). Considerando la superficie de la ciudad, esto le significa 16.3 kilómetros de calle por cada kilómetro cuadrado. Este indicador es otra forma de medir permeabilidad en la ciudad, o cuan posible es acceder a toda su superficie interna. Ciudades con densidad de calles inferior a 20km/km2 han mostrado presentar dificultades comparativas de acceso a sus ciudadanos (UN-Habitat, 2016; UN-Habitat, 2013b). En el Gráfico 13 se encuentra insertado el valor de densidad de calles del DN en las muestras de UN-Habitat (2013b). En la muestra de Europa, Norteamérica y Oceanía el DN ocupa el lugar

18 de 21, mientras que en la muestra de África, Asia y Latinoamérica ocupa el puesto 10 de 21. Su densidad de calles es comparable a la de Phoenix, Singapore, Sao Paulo y Chandigarh.

Gráfico 13 c5: Densidad de calles DN comparada a otras ciudades del mundo



Fuente: Elaboración propia, basado en datos de UN-Habitat (2013b) y ADN (2019)

182 **Aceras.** Las Aceras del DN presentan desafíos de diferentes índoles: (1) Estrechez y (2) altura excesiva en muchos de sus tramos, (3) bloqueos por desniveles causados por accesos vehiculares a propiedades y escalones improvisados, y (4) ocupación de acera con elementos y actividades permanentes o semi permanentes. De formas directas e indirectas, estas características elevan el costo de la vida de los habitantes de la ciudad, afectan su salud y desincentivan su crecimiento socio económico (UN-Habitat, 2013b; WHO, 2013). Aceras poco accesibles, estrechas y con desniveles aumentan la vulnerabilidad de los peatones y motivan al transporte motorizado, incentivando por ende a mayor gasto en transporte y combustibles fósiles. Esto incrementa la contaminación por ruido y emisiones. Y por aumentar sus niveles de vulnerabilidad, esta dinámica termina devaluando la ciudad. Los estudios de ONU-Habitat sugieren que las aceras deben ser universalmente accesibles y cómodas para estimular a los recorridos peatonales y no motorizados, incentivando así a la prosperidad urbana (UN-Habitat, 2016; UN-Habitat, 2013b).

183 En el Distrito Nacional existen aproximadamente 2,693.42 kilómetros de aceras ocupando un área de 5.42 km² (5,420,000 m²). Esto sugiere un ancho promedio de acera de dos metros. Ver Tabla 4. En cuanto a interrupciones de acera para fines de acceso, se trata de la práctica local de interrumpir el nivel de la acera para facilitar el acceso de vehículos de motor a la propiedad al nivel de la calle. Esto se da normalmente

sin proveer rampas con pendientes adecuadas para salvar la diferencia de altura, la diferencia se salva normalmente con un escalón en cada borde del acceso vehicular. Asumiendo que el DN tenga al menos 100,000 parcelas o terrenos en uso diferentes, y que cada uno tuviese un solo acceso por terreno, esto representaría aproximadamente una interrupción de acera cada 27 metros por este concepto (2,693,517.42m² de acera/100,000 accesos hipotéticos).

184 Entre las ocupaciones permanentes de acera más frecuentes están los portones mecánicos instalados sobre ellas, cercado de porciones de acera.

Foto 1 c5. Aceras estrechas con portones privados sobre ellas (izq.)/Interrupción de acera con escalón (der)



Fotos tomadas por Jesús D’Alessandro

185 **Tabla de resumen.** La Tabla 4 debajo contiene un resumen de los valores principales para el DN relacionados a la huella de sus calles y aceras, sus cruces, y las longitud de calles y aceras.

Tabla 4 c5. Tabla descriptiva huellas calles y aceras en DN

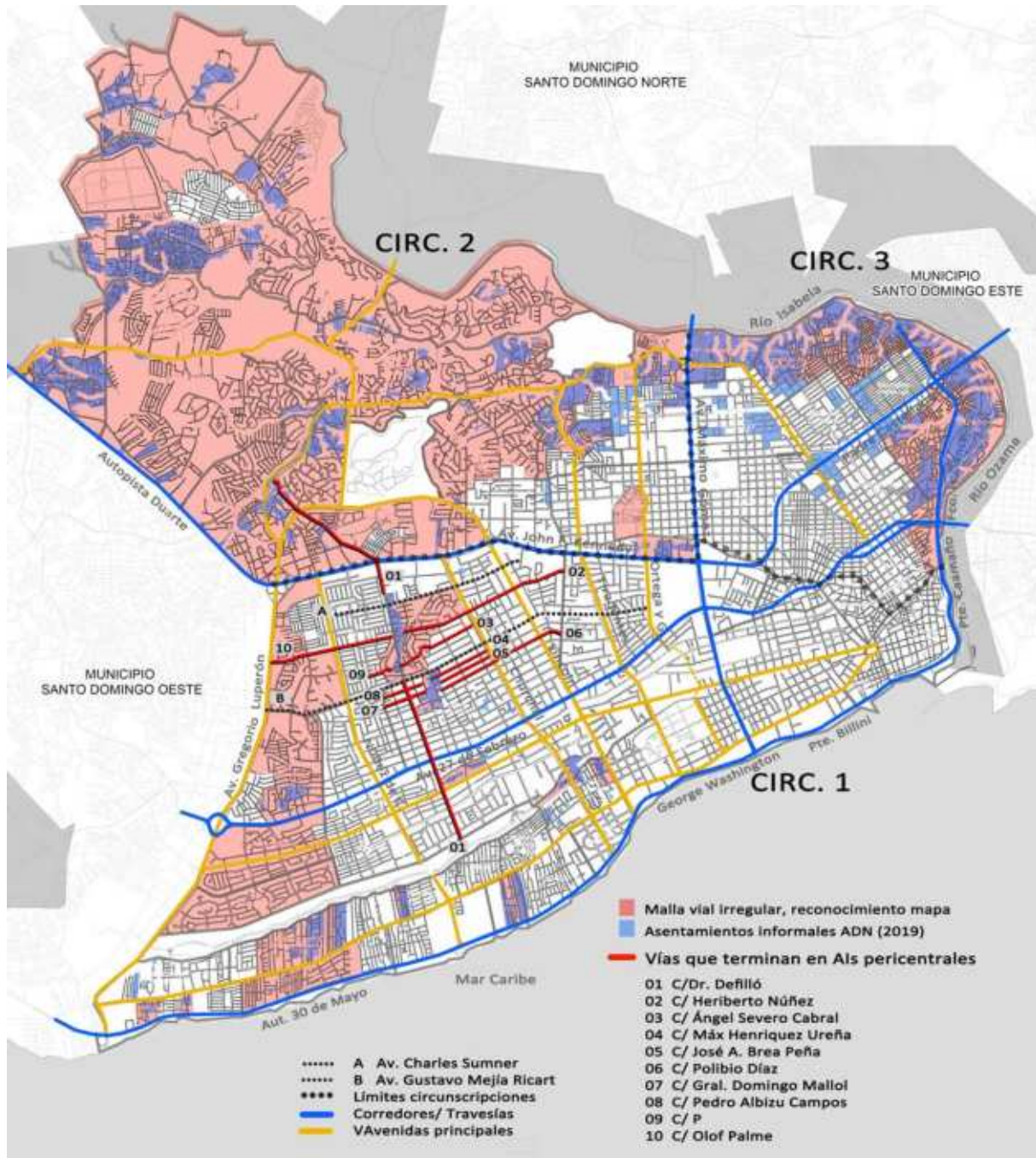
Item	Kms	Ud	Mts	Ud
Longitud Calles	1,491.00	kms	1,491,000.00	mts
Huella Calles	11.58	km ²	11,580,000.00	mt ²
Ancho promediado calles	0.00777	kms	7.77	mts
Intersecciones	9,286.00	Ud		
Cruces Peatonales	288.48	km	288,482.58	mts
Longitud Aceras	2,693.52	km	2,693,517.42	mts
Huella aceras	5.42	km ²	5,420,000.00	mt ²
Ancho promediado Aceras	0.00201	kms	2.01	mts
Densidad aceras en ciudad 1		0.06	km ² acera/km ² ciudad	
Densidad aceras en ciudad 2		29.4	km acera/km ² ciudad	
Densidad calles en ciudad 1		0.13	km ² calle/km ² ciudad	
Densidad calles en ciudad 2		16.3	km calle/km ² ciudad	

Densidad aceras en calles 1	0.47	km2 acera/km2 calle
Densidad aceras en calles 2	233	km de acera/ km2 calle
Densidad aceras en calles 2	1.81	km de acera/ km calle
Densidad de intersecciones	101.4	Intersec/km2 ciudad

Fuente: Elaboración propia

- 186 Forma urbana y conectividad.** Como bien sugiere ONU-Habitat, el patrón de la malla vial es un indicador de accesibilidad universal y prosperidad en las ciudades. Patrones regulares, mayormente cuadriculados, con la apropiada densidad de cruces y anchos de calles-aceras, proveen las condiciones para el desarrollo socio-económico y la salud de la población. En cambio, mallas viales sinuosas, calles sin salida y largas distancias entre cruces elevan el costo de la vida, así mismo elevan los costos de mantenimiento de la ciudad, motivan a altos niveles de contaminación por emisiones y por ruido, y esto perjudica el medio ambiente natural del que depende la ciudad (UN-Habitat, 2013b; WHO, 2013).
- 187** En el Mapa 17 puede verse que aproximadamente el 45% del DN presenta un trazada vial irregular de baja conectividad o densidad de cruces. Estos patrones predominan en cerca del 60% de la C2, en su margen noroeste. En la C3 proliferan en los barrios a orillas de los ríos Isabela y Ozama, ocupando aproximadamente el 40% de su área. En la C1 la mayoría se encuentra concentrada en su margen oeste, así como en asentamientos carenciados (formales o no) pericentrales. Entre estos últimos destacan Los Praditos y el contiguo asentamiento informal dentro del Ensanche Quisqueya. En este sistema terminan o inician 10 calles céntricas de la C1, nueve de ellas orientadas este-oeste, y una norte-sur. La pobre conectividad vial que presenta este sistema hace que el tráfico se concentre en las calles al norte y sur como las avenidas Charles Sumner, Gustavo Mejía Ricart, John F. Kennedy y 27 de Febrero; así como en vías al este y oeste como las avenidas Winston Churchill y Núñez de Cáceres y calles terciarias.
- 188** En un sentido general, existe una relación entre patrones de conectividad pobre y asentamientos carenciados. La mayor parte de los asentamientos informales presentan mallas viales irregulares de calles estrechas. Adicionalmente, zonas residenciales de baja densidad, de clases socioeconómicas media y alta en la C2 también se desarrollan en su mayoría en trazados con altas densidades de calles sin salida o *cul-de-sacs*.

Mapa 17 c5: Zonas de pobre conectividad vial y mallas viales irregulares DN



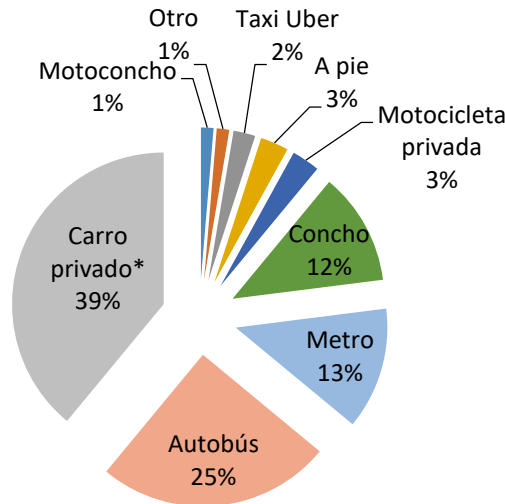
Fuente: Elaboración propia

5.5.3 Tráfico y tránsito

189 Aunque se tomen como sinónimos con frecuencia, los términos tráfico y tránsito tienen significados distintos. El tráfico vehicular se refiere a los patrones de ocupación o congestión sobre las vías de una ciudad en períodos u horas específicas. El estado general del tráfico está sensiblemente condicionado por el volumen del parque vehicular privado. Tránsito, en cambio, se refiere mayormente al transporte público de masas en sus distintas modalidades y rutas. Las encuestas a nivel metropolitano de origen y destino de la consultora francesa SYSTRA en 2018 indican que las unidades de transporte público en sus

distintas modalidades movilizaban el 58% de la población. Los vehículos privados movilizaban el otro 42%, sumando conductores y pasajeros de automóviles (39%), y motocicletas (3%). Ver Gráfico 14.

Gráfico 14 c5: Viajeros/kilómetro/modo región metropolitana (SYSTRA, 2018)



Fuente: Elaboración propia, basado en datos de SYSTRA (2018)

*Conductores y pasajeros de carros privados combinados

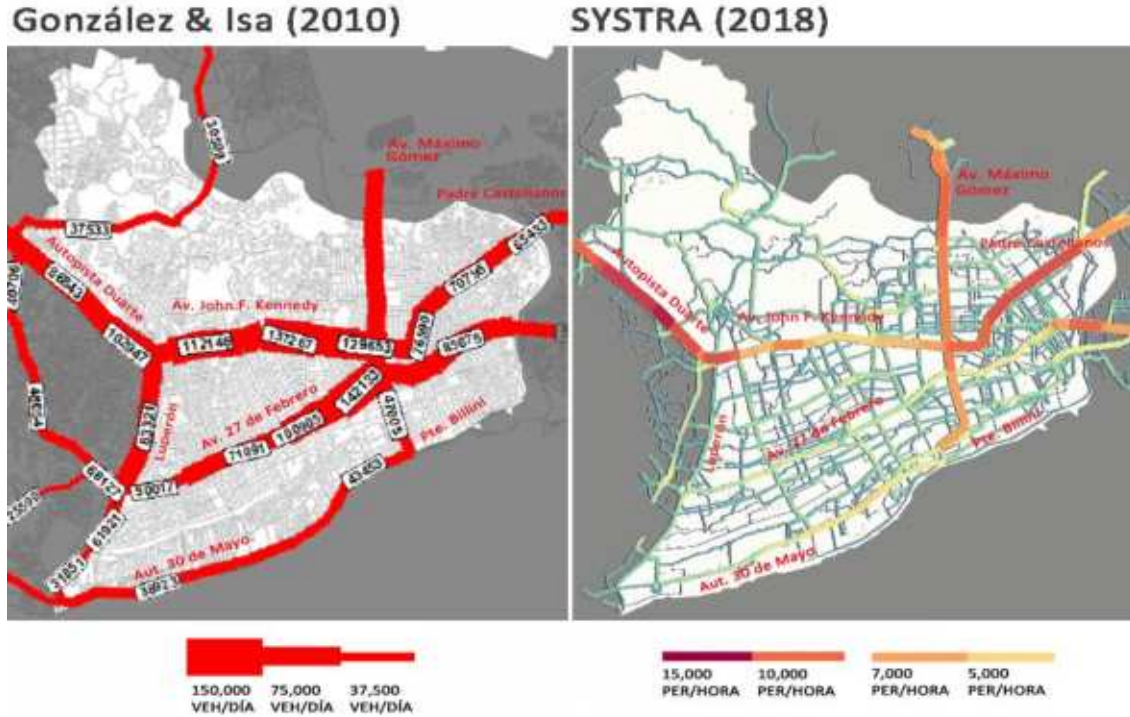
190 **Tráfico vehicular.** El Distrito Nacional ve en sus corredores y avenidas principales (ADN, 2019) los mayores volúmenes de tráfico, así como los mayores niveles de congestión. Esto último se refiere a demoras y consumo adicional de energía, lo que en la mayoría de casos se trata de consumo adicional de hidrocarburos. En cuanto a las horas y tramos de mayor volumen vehicular, en 2010 se observó una hora pico/punta matutina entre 7:00 y 8:00am, mientras que en la tarde la hora pico observada fue entre 17:00 y 18:00pm (González & Isa, 2010).

191 También en 2010, el Estudio de Factibilidad para la Av. Circunvalación de Santo Domingo reportó mediciones de Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) sobre la red vial del Gran Santo Domingo (González & Isa, 2010). El TMDA ofrece un promedio de volumen vehicular diario para un tramo de vía dado. En el DN, el estudio midió volúmenes de corredores y vías principales entre las que destacan en orden de resultados: Av. 27 de Febrero, Autopista Duarte -Av. John F. Kennedy-Padre Castellanos, Av. Máximo Gómez, Av. Gregorio Luperón, Autopista 30 de Mayo-George Washington. El mayor volumen de tráfico fue registrado en la Av. 27 de Febrero entre Av. Tiradentes y Av. Máximo Gómez (142,133 vehículos/día). El segundo registro más alto fue sobre la Av. John F. Kennedy entre las avenidas Lincoln y Tiradentes (137,267). Luego el tramo conexo a este último por el este mostró el tercer registro más alto (129,653), esto es, Av. John F. Kennedy entre Av. Tiradentes y Expreso Quinto Centenario (González & Isa, 2010). Ver Gráfico 18.

192 En 2018, las encuestas de origen y destino de SYSTRA muestran, como es de esperarse, los mayores volúmenes de personas por hora por día (pphd) en los ejes: Corredor Autopista Duarte-Av. John F. Kennedy-Padre Castellanos, Av. Máximo Gómez y Av. 27 de Febrero. Los mayores de registros de pphd se dieron en la Autopista Duarte con un promedio superior a 10,000 pphd. En segundo lugar está el tramo

de la Av. John F. Kennedy-Padre castellanos entre Av. Máximo Gómez y el Río Isabela, este con un volumen promedio de 10,000 pphd. El tercer registro más alto está en la Av. Máximo Gómez entre la Av. 27 de Febrero y el Río Isabela con un promedio superior a 7,000 pphd (SYSTRA, 2018). Ver Mapa 19.

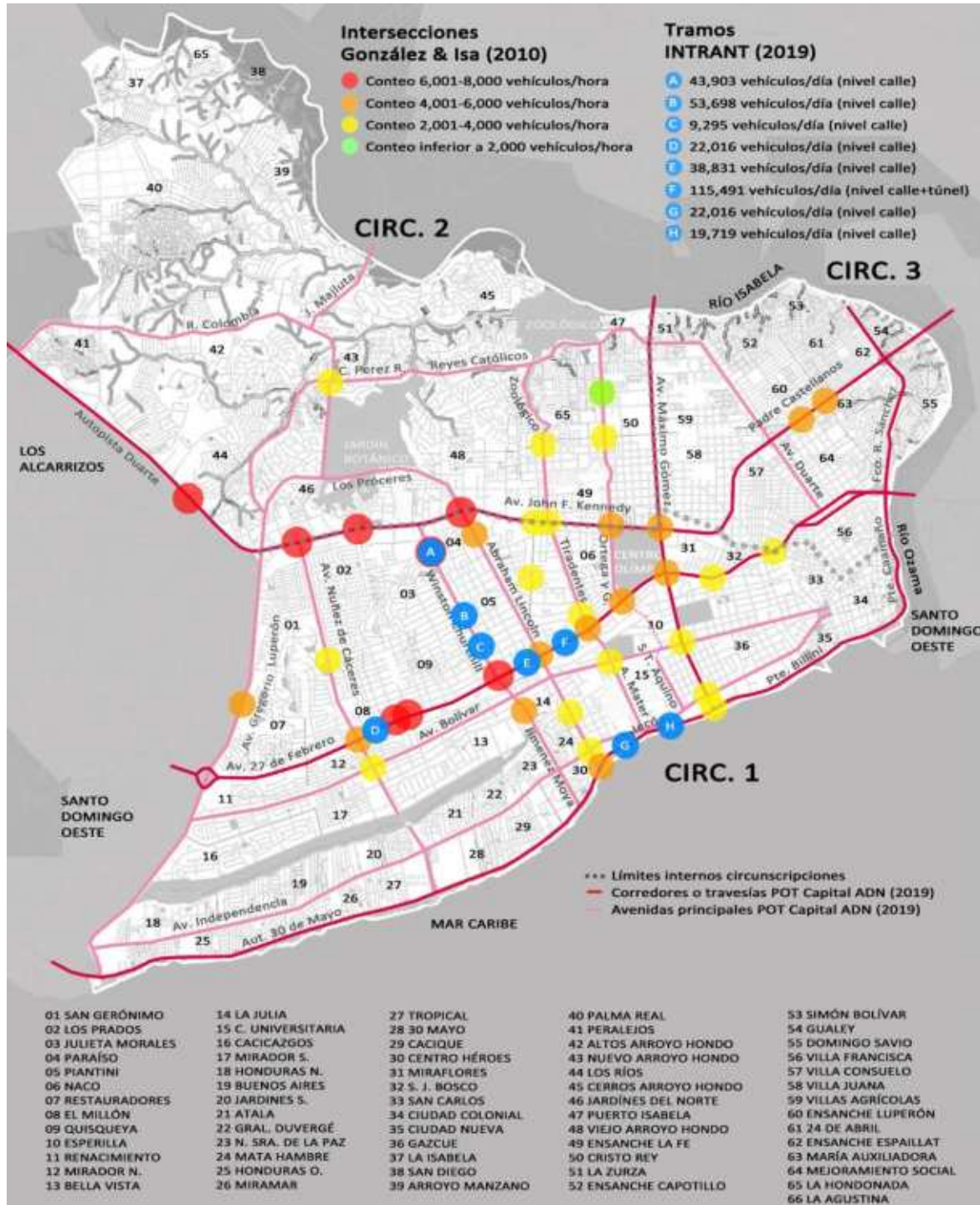
Mapa 18 c5: Volúmenes vehiculares por día (González & Isa, 2010)/Volúmenes de personas por hora (SYSTRA, 2018)



Fuente: González & Isa (2010) y SYSTRA (2018)

193 Las mediciones de volúmenes vehiculares con aforos en esquinas y tramos del DN se hacen normalmente para fines específicos, por lo que no hay mediciones holísticas y periódicas. En el mapa debajo se combinan dos estudios de volúmenes vehiculares. El estudio González e Isa (2010) muestra los volúmenes en 39 esquinas críticas de las tres circunscripciones. Los mayores valores se registraron en esquinas sobre las avenidas Kennedy-Autopista Duarte y 27 de Febrero. Sobre estas vías se vieron frecuencias de 6,000 a 8,000 vehículos por hora al oeste de la Av. Abraham Lincoln, y 4,000 a 6,000 vehículos por hora al este. INTRANT publicó mediciones de volúmenes por día en ocho tramos distintos del DN, siete de ellos solo de nivel calle y uno incluyendo además el nivel inferior de túnel. Este último, marcando 115,491 vehículos por día (4,812 vehículos/hora) guarda coherencia con las mediciones previas de González e Isa en las inmediaciones (4,000-6,000). Ver Mapa 19.

Mapa 19 c5: Medición volúmenes vehiculares sobre vías del DN



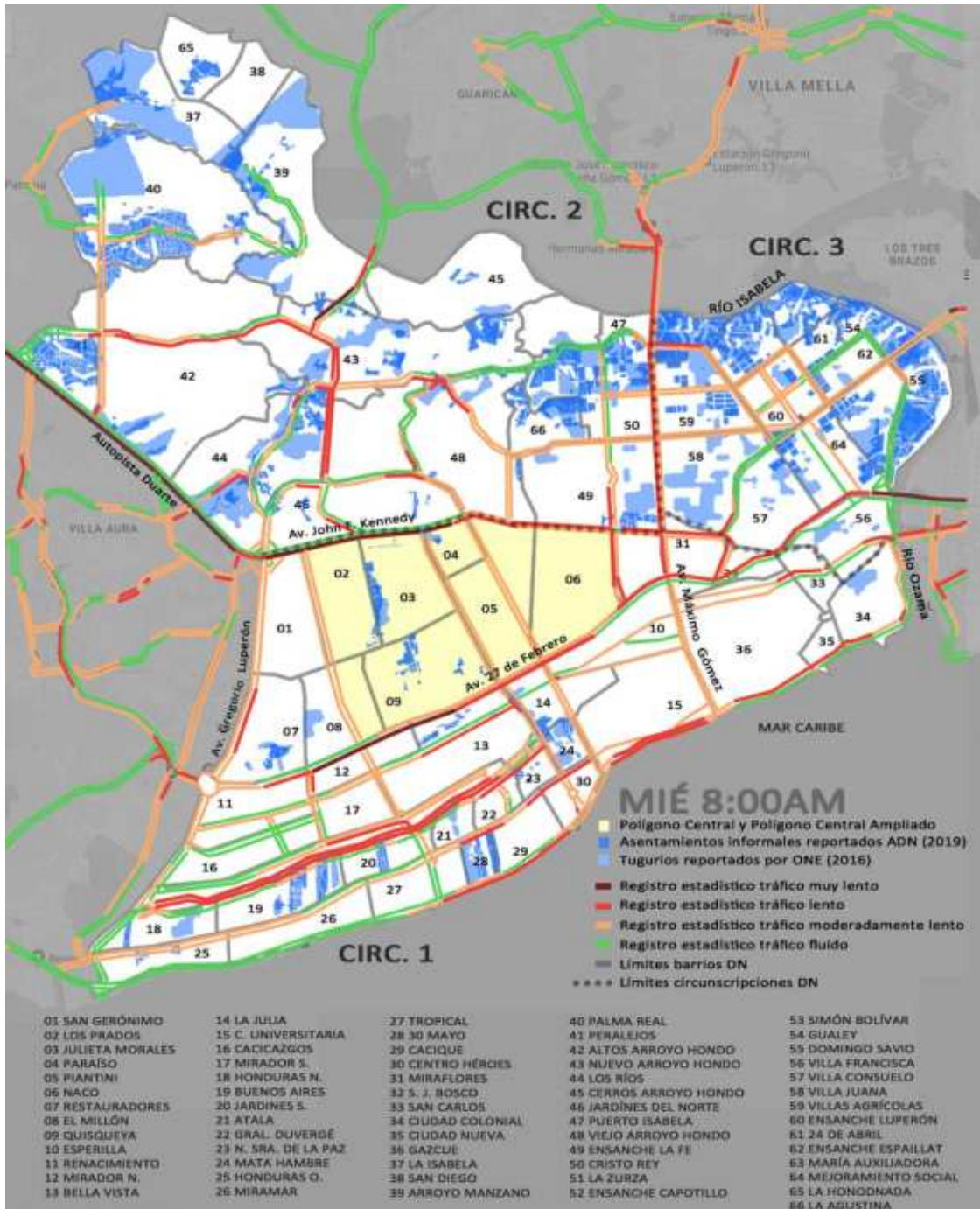
Fuente: Elaboración propia, combinando datos de González e Isa (2010), e INTRANT (2019)

194 El monitoreo por satélite a la fecha, como se ve en los mapas 20 y 21, sugiere horas pico o de mayor frecuencia de demoras, a las 8:00am y las 6:55pm. Los mayores niveles de congestión se observan igualmente en los ejes Autopista Duarte-Av. John F. Kennedy-Padre Castellanos, Av. 27 de Febrero, Av. Máximo Gómez y Av. 30 de Marzo-Av. George Washington-Pte. Billini- Av. Fco. Caamaño. En horario de la

mañana se pueden apreciar además niveles considerables de demoras en las avenidas República de Colombia, Jacobo Majluta, Independencia, Anacaona, José Contreras, Méjico, y calle Leopoldo Navarro.

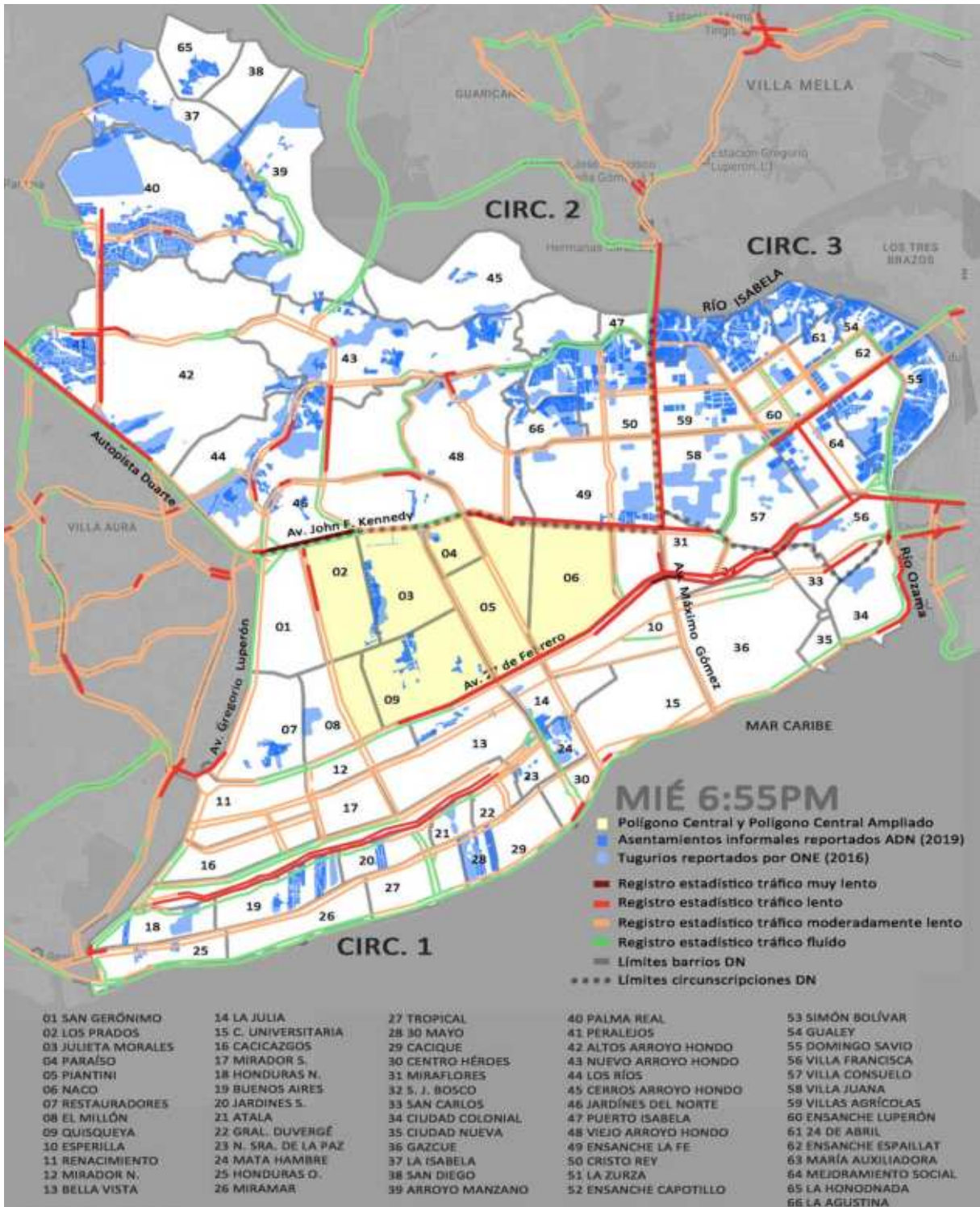
- 195 En el horario pico de la tarde la congestión vial parece acentuarse y concentrarse más que en la mañana. Las demoras se concentran en el tramo Kennedy-Padre Castellanos, Av. Máximo Gómez y Av. 27 de Febrero. También se observa congestión en las avenidas Monumental, Méjico, Presidente Caamaño y República de Colombia en su tramo frente al Jardín Botánico Nacional. En ambas horas pico se pueden observar demoras en la Av. Mirador Sur/De La Salud, pero esta lectura está más relacionada al uso deportivo que se da a la vía. En los mapas 20 y 21, y se combina el monitoreo por satélite de Google Maps, la división político-administrativa del DN, el Polígono Central (PC), el Polígono Central Ampliado (PCA), asentamientos informales (ADN, 2019), y las zonas de tugurios o asentamientos precarios (ONE, 2016). Es notorio que en ambos horarios la zona del PC y PCA se encuentra limitada al norte, sur y este por vías de tráfico notablemente lento. El mismo efecto de barrera puede observarse en los límites que separan internamente las tres circunscripciones. Esto tiene un impacto sobre la democracia urbana en el DN, debido a que perjudica el acceso universal a la ciudad que debe tener la población y eleva los costos de desplazamiento.

Mapa 20 c5: Asentamientos precarios, centro de la ciudad y tráfico hora pico matutina



Fuente: Elaboración propia, combinando datos de ONE (2016), ADN (2019) y Google Maps (2019)

Mapa 21 c5: Asentamientos precarios, centro de la ciudad y tráfico hora pico de la tarde

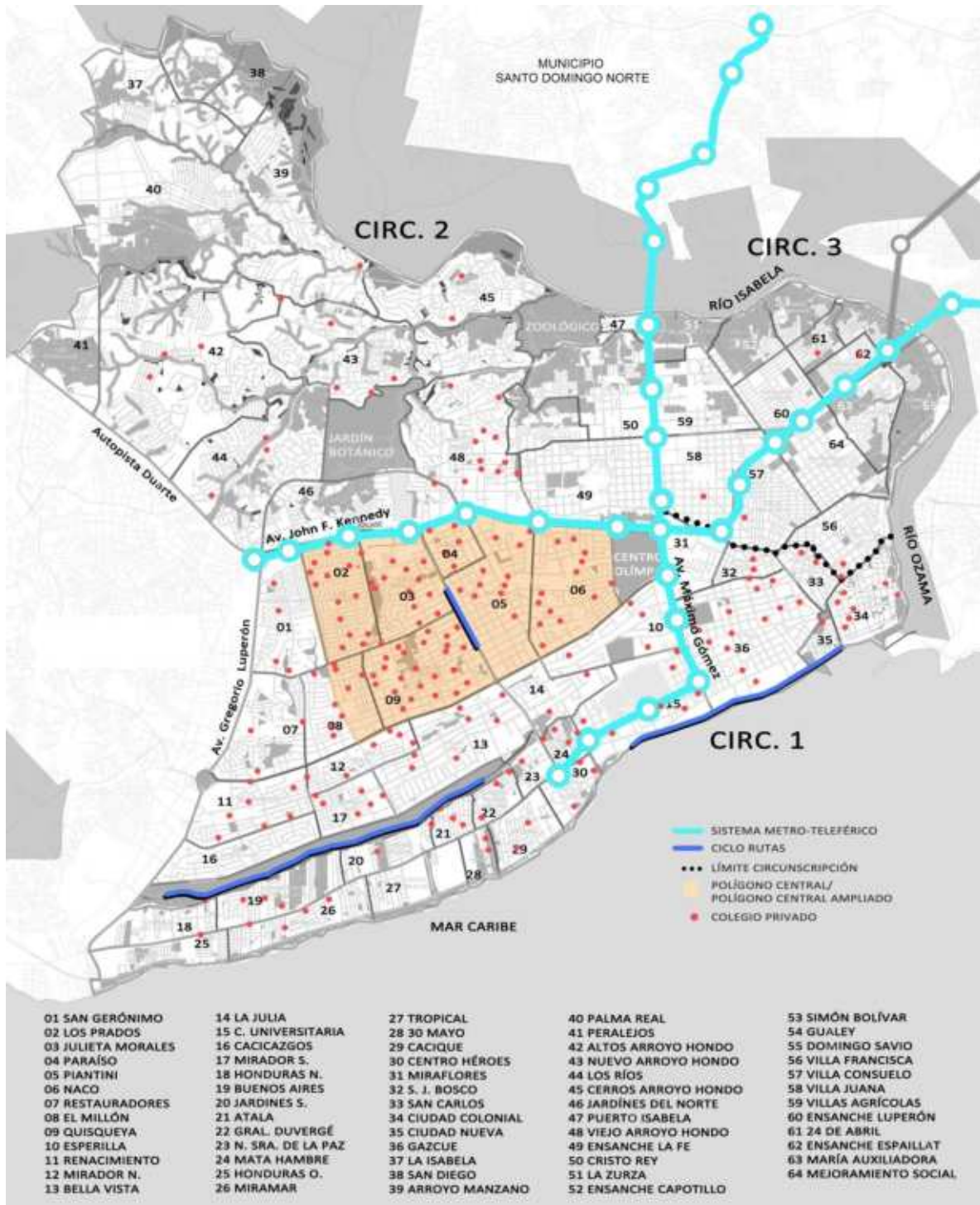


Fuente: Elaboración propia, combinando datos de ONE (2016), ADN (2019) y Google Maps (2019)

196 Dos factores condicionantes de la congestión del tráfico son por un lado la sobrepoblación de vehículos de motor privados versus el déficit de transporte de masas de calidad, por el otro, los viajes en estos modos privados a destinos como los colegios privados. Para 2017 existían más de 300 colegios privados en el DN, la mayoría concentrados en la C1, específicamente en el Polígono Central y el Polígono Central Ampliado,

un espacio de 9.75km². En segundo lugar, existe en la C1 una concentración al norte y sureste del Parque Mirador Sur, Gazcue y Ciudad Colonial. En la C2 se observa otra concentración en Viejo Arroyo Hondo, y una presencia tímida de colegios privados en la C3. Debido a un uso predominante de vehículos privados para transportar a la población estudiantil, la operación de los colegios privados suma una carga en alguna medida evitable al tráfico en la ciudad. En el mapa debajo se observan en rojo las ubicaciones de estos colegios en relación con las líneas de Metro y los tramos existentes e rutas ciclistas. Ver Mapa 22.

Mapa 22 c5: Colegios privados y el transporte público en el DN



Fuente: Elaboración propia, combinando datos de OPRET (2019) y la Oficina del Plan Estratégico del DN

5.5.4 Parque vehicular privado

197 Actualmente, República Dominicana tiene registrados 4,097,000 vehículos de motor, esto es, medios de transporte de cualquier modalidad impulsados por motores de combustión o eléctricos. De este volumen,

el 24.6% o 1,007,862 unidades se encuentra registrado en el Distrito Nacional (DGII, 2018), territorio de 91.58 km² y 1,096,494 habitantes proyectados a 2019. Esto supone casi un vehículo de motor por habitante (0.92 vehículos/habitante) y 10,958.69 vehículos de motor por kilómetro cuadrado. Ver Tabla 5.

- 198 Según el Instituto Nacional de Estadísticas de Chile, para 2017, habían en Provincia Santiago (Chile) 1,535,502 vehículos de motor (INE, 2017b) y 5,250,565 habitantes (INE, 2017a; BCN, 2019). Esto representa 0.29 vehículos de motor por cada habitante. Igualmente, el Departamento de Transportación de la ciudad de Nueva York reportó en 2016 que para 2015 existían en esa ciudad 2,107,000 vehículos y una población de 8,550,000 personas (NYC, 2016), esto significa 0.246 vehículos de motor privado por habitante. Se proyecta que este índice equivale a 0.50 para la Ciudad de Buenos Aires en la actualidad, esto debido a que sus estimaciones de población a 2019 apuntan a 3,072,029 habitantes y su parque vehicular a febrero del mismo año era 1,543,229 unidades (Buenos Aires Ciudad, 2019a; Buenos Aires Ciudad, 2019b). Ver Tabla 5.
- 199 Considerando que Santiago de Chile (prov.), Nueva York y Buenos Aires cuentan con superficies respectivas de 2,030.3 (aprox) (Gobierno Santiago, 2019), 785.57 (Department of Health; 2019) y 200 km² (Buenos Aires Ciudad, 2019c), su número de vehículos de motor por kilómetro cuadrado equivale a 756, 2,682, y 7,716. Ver Gráfico 15.

Tabla 5 c5. Tabla comparativa entre parques vehiculares de Santiago (Chile), Nueva York, Buenos Aires y el DN

Ciudad	Área	Población	Densidad Población	Parque Vehicular Privado	Vehículos/ Persona	Vehículos/ Km2
Santiago de Chile	2,030.30 (1)	5,250,565.00 (5)	2,304.83	1,535,502 (9)	0.29	756.29
Nueva York	785.57 (2)	8,550,000.00 (6)	10,883.82	2,107,000.00 (10)	0.25	2,682.13
Ciudad Buenos Aires	200.00 (3)	3,072,029.00 (7)	15,360.15	1,543,229.00 (11)	0.50	7,716.15
Distrito Nacional	91.58 (4)	1,096,494.00 (8)	11,973.07	1,007,862.00 (12)	0.92	11,005.26

1 Aprox. basado en Gobierno de Santiago (2019). Información Territorial: Región Metropolitana de Santiago. Url <https://www.gobiernosantiago.cl/datos-geograficos>

2 Department of Health (2019). Table 2: Population, Land Area, and Population Density by County, New York State - 2006. Department of Health NYC. Extraído de https://www.health.ny.gov/statistics/vital_statistics/2006/table02.htm

3 Bueno Aires Ciudad (2019c). Distribución espacial, composición y crecimiento. Extraído de <https://www.buenosaires.gob.ar/laciudad/ciudad>

4 Ayuntamiento Distrito Nacional. Extraído de www.adn.gob.do

5 INE (2017). Censo 2017. https://resultados.censo2017.cl/download/1_3_POBLACION.xls

6 NYC (2016). New York City Mobility Report 2016. NYC Department of Transportation. Extraído de <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/mobility-report-2016-screen-optimized.pdf>

7 Buenos Aires Ciudad (2019a). Proyecciones de población por grupo de edad y comuna según sexo. Ciudad de Buenos Aires. https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/wp-content/uploads/2018/03/PBP_CO1025.xls

8 Oficina Nacional de Estadísticas (2016). Estimaciones y proyecciones nacionales de población 1950-20100

9 INE (2017). Informe Parque Vehicular 2017. Instituto Nacional de Estadísticas de Chile. Extraído de <http://www.ine.cl/docs/default-source/publicaciones/2018/veh%C3%ADculos-en-circulaci%C3%B3n-2017.xlsx?sfvrsn=7>

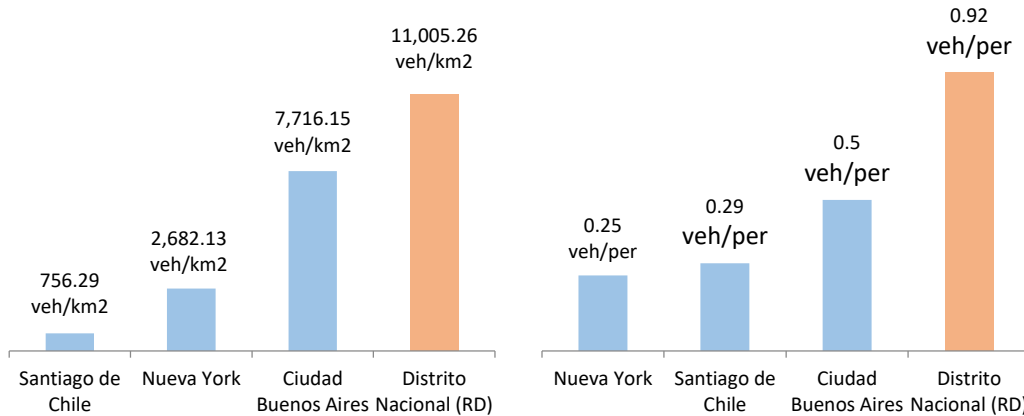
10 NYC (2016). New York City Mobility Report 2016. NYC Department of Transportation. Extraído de <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/mobility-report-2016-screen-optimized.pdf>

11 Buenos Aires Ciudad (2019b). Parque automotor y participación porcentual de la Ciudad en el total del país. Ciudad de Buenos Aires. Extraído de https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/wp-content/uploads/2018/05/TPTE_PA.xls

12 DGII (2018). Parque Vehicular 2018. Dirección General de Impuestos Internos de República Dominicana. Extraído de <https://dgii.gov.do/informacionTributaria/estadisticas/parqueVehicular/Documents/ParqueVehicular2018.pdf>

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 15 c5. Vehículo por km² por ciudad (izq.), vehículo por persona por ciudad (derecha)



Fuente: Elaboración propia

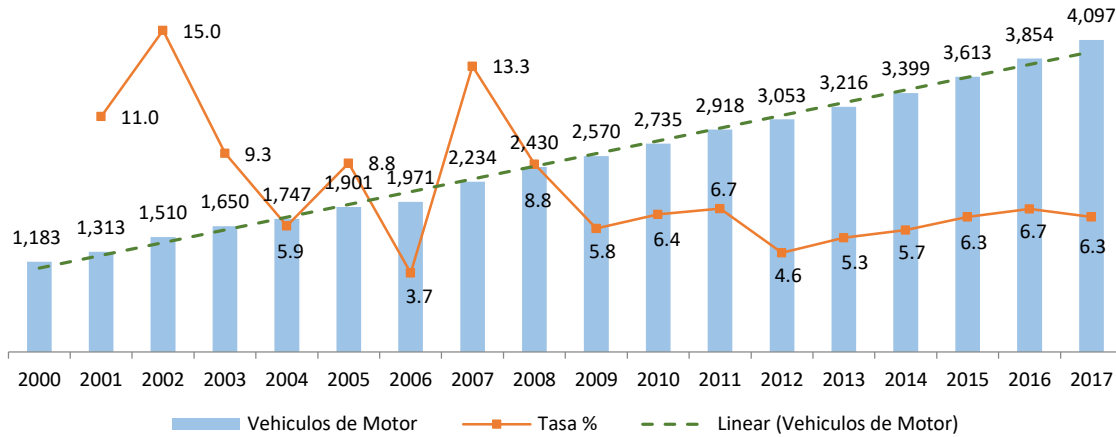
199 En el DN, la sobrepoblación comparativa de vehículos privados de motor tiene tres causantes fundamentales: (1) El déficit de transporte público de masas municipal y metropolitano (SYSTRA, 2019), (2) el incremento sostenido de la población residente y vecina del DN (ONE, 2010), y (3) el incremento sostenido de su ingreso per cápita (ONU, 2016). Esta sobrepoblación de vehículos privados, al provocar retrasos en los desplazamientos y una cultura sedentaria conlleva:

1. Serias limitaciones al acceso universal a la geografía de la ciudad.
2. Afectación del medio ambiente por las emisiones de CO₂ y otros contaminantes.
3. Encarecimiento de los desplazamientos porque se consume comparativamente más combustible.
4. Disminución de la productividad laboral y académica de la población empleada y estudiantil.
5. Generación de contaminación por ruidos.
6. Alta incidencia de accidentes de tránsito.
7. Aumento de vulnerabilidad de los espacios públicos de aceras y calles.
8. Incidencia de enfermedades cardiovasculares, respiratorias y diabetes, y patologías relacionadas.
9. Devaluación de la propiedad inmobiliaria pública y privada en detrimento de la población.
10. Desincentivo de la actividad económica actual y de nuevas inversiones en la ciudad.
11. Encarecimiento de costos de operación de industrias generadoras de empleo como la inmobiliaria. De esta dependen en gran medida otras industrias importantes como la construcción, la banca, suplidores, agencias inmobiliarias, entre otras. Actualmente, una alta proporción del terreno y del costo de una edificación debe destinarse a espacios de estacionamiento, lo que dificulta para nuevas inversiones el vencer el costo de oportunidad.

200 Como puede verse debajo (Gráfico 16), el parque vehicular dominicano tiene una tasa de crecimiento positiva que de 2008 a 2017 promedia 6% de incremento anual, cerrando en 6.3% en ese período. Considerando que la tasa de crecimiento poblacional de República Dominicana es 1.1% (WB, 2019) y que en el DN es inferior al 1% (proyección de 0.67% en 2019), los vehículos de motor crecen a una velocidad 5.7 veces mayor que la de la población del país, y 9.4 veces mayor que la de la población del DN. La proporción actual del parque y su proyección de crecimiento son un importante desafío para el desarrollo

sostenible del DN, y sugiere que el déficit de transporte público de calidad debe abordarse en la brevedad posible para garantizar el desarrollo sostenible de la ciudad y de la región metropolitana.

Gráfico 16 c5. Vehículos privados en RD y su tasa de crecimiento



Parque Vehicular RD



Crece **6.3%** Anual

Población en RD

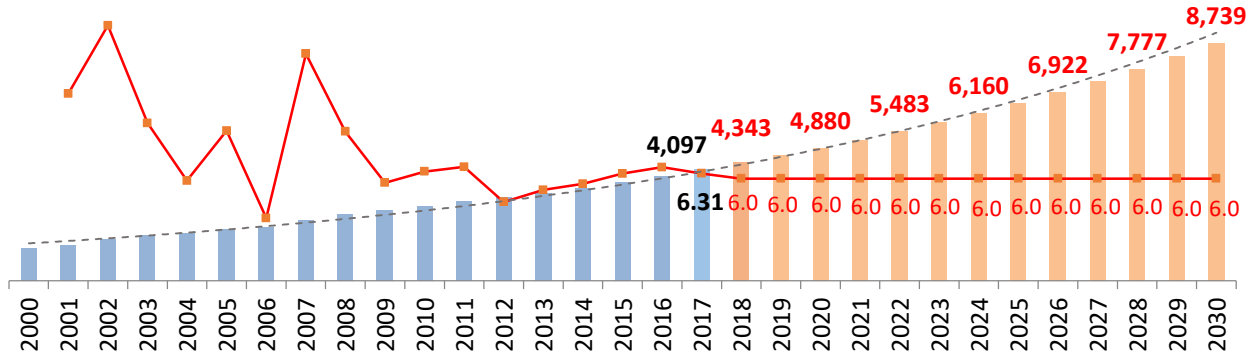


Crece **1.1%** Anual

Fuente: Elaboración propia, usando datos de DGII (2018)

201 Suponiendo que el parque vehicular siga creciendo un promedio de 6% anual hasta 2030, la población de vehículos de motor, que ya es comparativamente densa, crecería más del 100% para alcanzar las 8,739,000 unidades. Actualmente cerca del 25% del parque se registra en el DN, en ese escenario de crecimiento este porcentaje en 2030 significaría 2,184,000 unidades. Esto significaría 23,856 vehículos de motor por kilómetro cuadrado. Proyectando que la población del DN alcance 1,101,332 en ese año (ONE, 2016), esto representaría 1.98 vehículos de motor por cada habitante. Ver Gráfico 17.

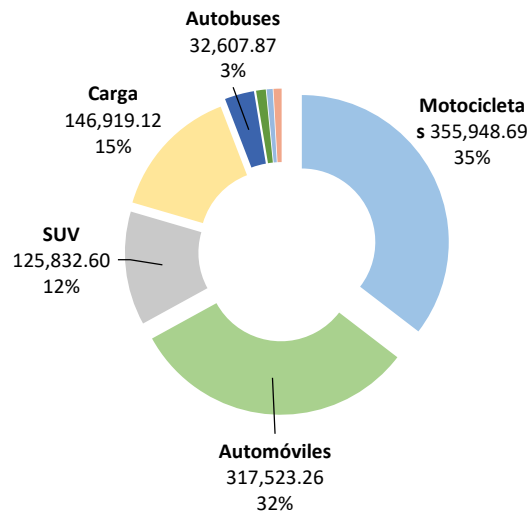
Gráfico 17. Vehículos privados en RD y su proyección a 2030 creciendo al 6% anual



Fuente: Elaboración propia, basado en datos de DGII (2018)

202 **Composición del parque vehicular privado.** La composición actual del parque vehicular del DN consiste mayormente de automóviles de cinco pasajeros (SUV y sedanes) (44%) y motocicletas (35). Debajo puede apreciarse además que las distintas categorías de vehículo motorizado tienen velocidades de crecimiento específicas. Las modalidades de más rápido crecimiento son SUV (8.5) y Motocicleta (6.8), seguida de Automóvil (6.0). Ver gráficos 18 y 19, y Tabla 6.

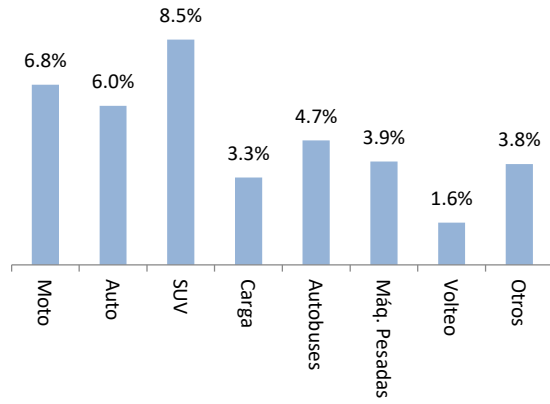
Gráfico 18 c5. Composición parque vehicular privado DN



Fuente: Elaboración propia, usando datos de DGII (2018)

Gráfico 19 c5/ Tabla 6 c5. Tasas de crecimiento parque vehicular privado en RD

Modalidad	DN 2017	Tasa
Motocicletas	355,948.69	6.80%
Automóviles	317,523.26	6.00%
SUV	125,832.60	8.50%
Carga	146,919.12	3.30%



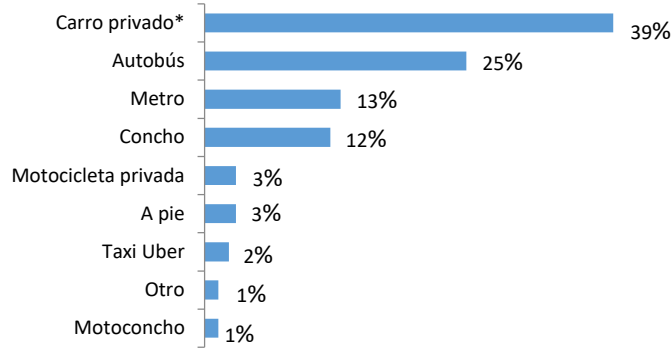
Autobuses	32,607.87	4.70%
Máquinas Pesadas	10,659.67	3.90%
Volteo	6,635.81	1.60%
Otros	8,897.29	3.80%

Fuente: Elaboración propia, usando datos de DGII (2018)

5.5.5 Transporte público

203 Como fue explicado, en la metrópolis la mayor parte de los viajeros transita en vehículos primados: Automóviles y motocicletas. Comprendiendo el 42% de los viajeros. Le siguen los viajeros en autobús (25%), metro (13%), concho (12%), peatones (3%), taxi uber (2%) y Motoconcho (1%) y otros modos (1%). Ver Gráfico 20.

Gráfico 20 c5: Viajeros/kilómetro/modo región metropolitana (SYSTRA, 2019)

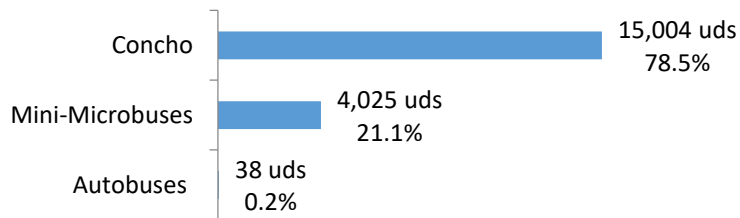


Fuente: Elaboración propia, basado en datos de SYSTRA (2018)

*Conductores y pasajeros de carros privados combinados

204 **Transporte público de superficie.** Según entrevistas realizadas a INTRANT y personal de DIGESETT, existen actualmente cuatro modalidades colectivas de transporte que operan sobre la superficie de la región metropolitana: Concho (transporte artesanal), microbús, minibús y autobús. Estas se distribuyen a lo largo de 204 rutas urbanas. Las cuatro modalidades suman una flotilla de 19,067 vehículos. Al contrastar estos datos con los levantados por la antigua Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET) hasta 2018, es posible notar comportamientos en la cantidad de rutas y unidades por modalidad (AMET, 2018). Las unidades de concho y autobús han disminuido, en cambio, las unidades de autobús compacto han aumentado en cantidad. Ver Gráfico 21 y Tabla 7.

Gráfico 21 c5: Cantidad uds. por modalidad de transporte colectivo a la fecha



Fuente: Elaboración propia, basado en entrevistas a INTRANT, DIGESETT y ADN

Tabla 7 c5: Resumen cambios a la fecha

Modalidad	Actualidad	%	Hasta 2018	%
-----------	------------	---	------------	---

Rutas urbanas	204		206	
Autobuses	38	0.20	72	0.37
Mini-Microbuses	4,025	21.07	2,898	14.95
Concho	15,004	78.54	16,409	84.67
Total	19,067	99.81	19,379	100.00

Fuente: Elaboración propia, basado en entrevistas a INTRANT, DIGESETT y ADN

- 205 De las modalidades existentes, el concho (automóvil) y el motoconcho (motocicleta) destacan por su poca eficiencia en comparación con su huella en la ciudad: Emisiones, ocupación de espacio, ruidos. Ver Tabla 8.

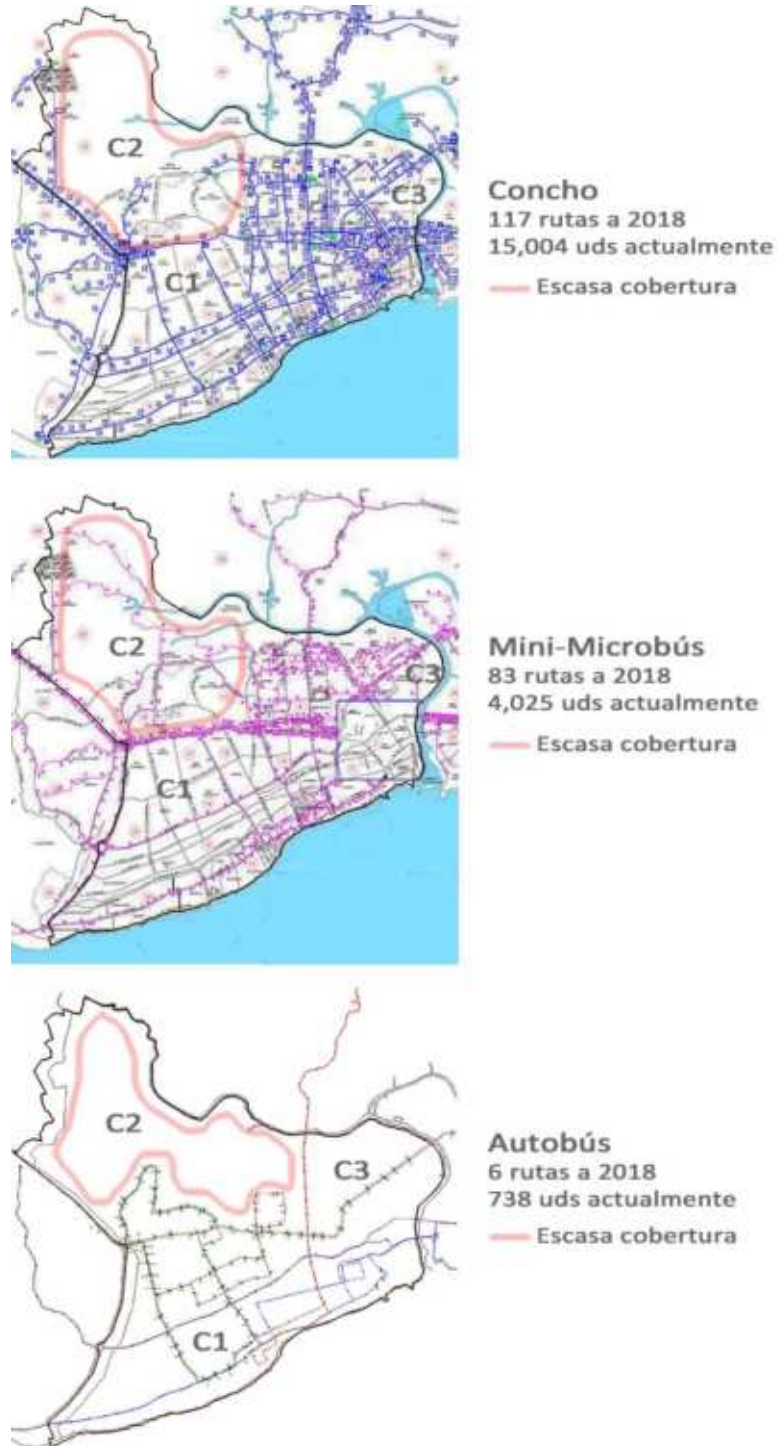
Tabla 8 c5: Superficie ocupada por persona según modalidad

Modo	Ancho huella (m)	Largo huella (m)	Área huella (m2)	Capacidad personas	Huella por persona (m2)
Motocicleta	1.5	2.5	3.75	2	1.875
Automóvil	2.5	5	12.5	5	2.5
Autobús	3	12	36	60	0.6

Fuente: Elaboración propia

- 206 En cuanto al alcance geográfico de las rutas, como puede verse debajo, la modalidad de mayor cobertura es el concho. Esta, aparte de mostrar poca eficiencia comparativa y contar con una flota deteriorada, no opera con estaciones, dificultando la organización del tráfico. Le siguen en alcance las modalidades de minibús y microbús. Con el menor alcance se encuentra la modalidad de superficie más eficiente de las tres en términos de capacidad, consumo de combustible y emisiones: El autobús. Es notable que las rutas de las tres modalidades generales se concentran en la C3 y en la C1, dejando con muy poca cobertura la C2, que tiene el sistema vial más irregular como pudo verse anteriormente. Ver Mapa 23.

Mapa 23 c5: Mapas de rutas por modalidad



Fuente: Rutas extraídas de material antigua AMET, edición propia.

- 207 **Metro de Santo Domingo.** El Metro de Santo Domingo, es un sistema de transporte intermunicipal que por ende tiene un alcance metropolitano. Actualmente conecta los territorios de Provincia Santo Domingo con el Distrito Nacional y sirve al 13% de la población combinada del Gran Santo Domingo (SYSTRA, 2019). Ver mapas 24 y 25.

Mapa 24 c5: Línea 1 y 2 del Metro, y línea de teleférico, a 2019



- | | | |
|------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 01 MARÍA MONTÉZ | 19 MAMÁ TINGÓ | ● ESTACIÓN CONEXIÓN |
| 02 PEDRO FCO. BONÓ | 20 GREGORIO U. GILBERT | ● ESTACIÓN LÍNEA 1 |
| 03 FCO. GREGORIO BILLINI | 21 GREGORIO LUPERÓN | ● ESTACIÓN LÍNEA 2 |
| 04 ULISES FCO. ESPAILLAT | 22 JOSÉ FCO. PEÑA GÓMEZ | ● ESTACIÓN TELEFÉRICO |
| 05 PEDRO MIR | 23 HERMANAS MIRABAL | — LÍNEA 1 METRO |
| 06 FREDDY VERAS GOICO | 24 MÁXIMO GÓMEZ | — LÍNEA 2 METRO |
| 07 JUAN U. GARCÍA SALETA | 25 LOS TAÍNOS | — LÍNEA TELEFÉRICO |
| 08 JUAN PABLO DUARTE | 26 PEDRO LIVIO CEDEÑO | --- LÍMITE CIRCUNSCRIPCIÓN |
| 09 CNEL. RAFAEL FDEZ. DGUEZ. | 27 MANUEL A. PEÑA BATLLE | |
| 10 MAURICIO BAEZ | 28 PROF. JUAN BOSCH | |
| 11 RAMÓN CÁCERES | 29 CASANDRA DAMIRÓN | |
| 12 HORACIO VÁSQUEZ | 30 JOAQUÍN BALAGUER | |
| 13 MANUEL DE JESÚS GALVÁN | 31 AMÍN ABEL | |
| 14 EDUARDO BRITO/GUALEY | 32 FCO. A. CAAMAÑO DEÑÓ | |
| 15 ERCILIA PEPÍN | 33 CENTRO DE LOS HÉROES | |
| 16 ROSA DUARTE | 34 TRES BRAZOS | |
| 17 TRINA DE MOYA | 35 SABANA PERDIDA | |
| 18 CONCEPCIÓN BONA | 36 CRUCE CHARLES DE GAULLE | |

Fuente: Elaboración propia, basado en datos OPRET (2019)

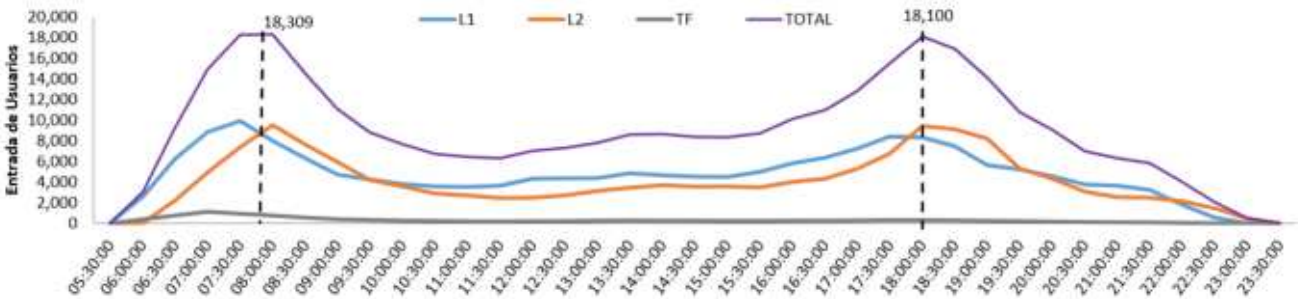
Mapa 25 c5: Diagrama oficial sistema de Metro a 2019



Fuente: OPRET (2019)

208 El sistema de Metro en combinación con la recientemente instalada línea de teleférico tiene de lunes a viernes su hora pico matutina entre 7:00 y 8:00am, con mayor frecuencia marcando las 7:50am. A esta hora se registra el ingreso de 18,309 personas en el sistema. Luego la hora valle diurna ronda las 11:30am, y la hora pico vespertina transcurre de 6:00 a 7:00pm, con la mayor frecuencia a las 6:00pm. A esta hora se registra la entrada de 18,100 persona al sistema. Ver Gráfico 21.

Gráfico 21 c5: Entrada usuarios por hora, días laborables

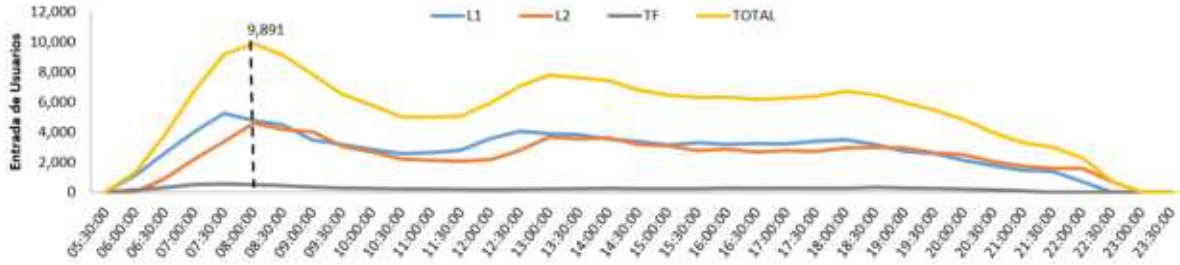


Fuente: OPRET (2019)

209 Los sábados la hora pico matutina se retrasa una hora en comparación con los días entre lunes y viernes. Se enmarca entre 7:30 y 8:30am, con mayor frecuencia marcando las 8:00am. A esta hora se registra el ingreso de 9,891 personas en el sistema. Luego la hora valle diurna ronda las 11:00am. Un segundo pico

se observa a la 1:00pm, seguido de un periodo de valle estable que tiene su punto más bajo a las 4:30. Un tercer pico se observa a las 6:00pm. Ver Gráfico 22.

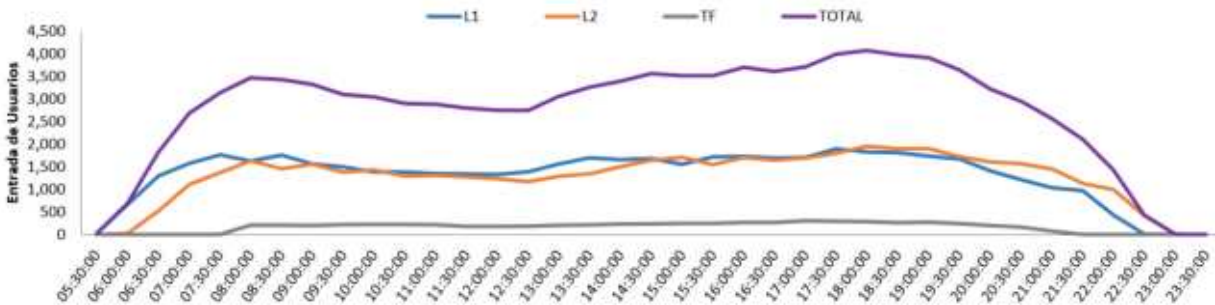
Gráfico 22 c5: Entrada usuarios por hora, sábados



Fuente: OPRET (2019)

210 En días feriados la hora pico matutina se observa a las 8:00am, seguida de un valle a las 12:30, y luego un pico vespertino a las 6:00pm. Ver Gráfico 23.

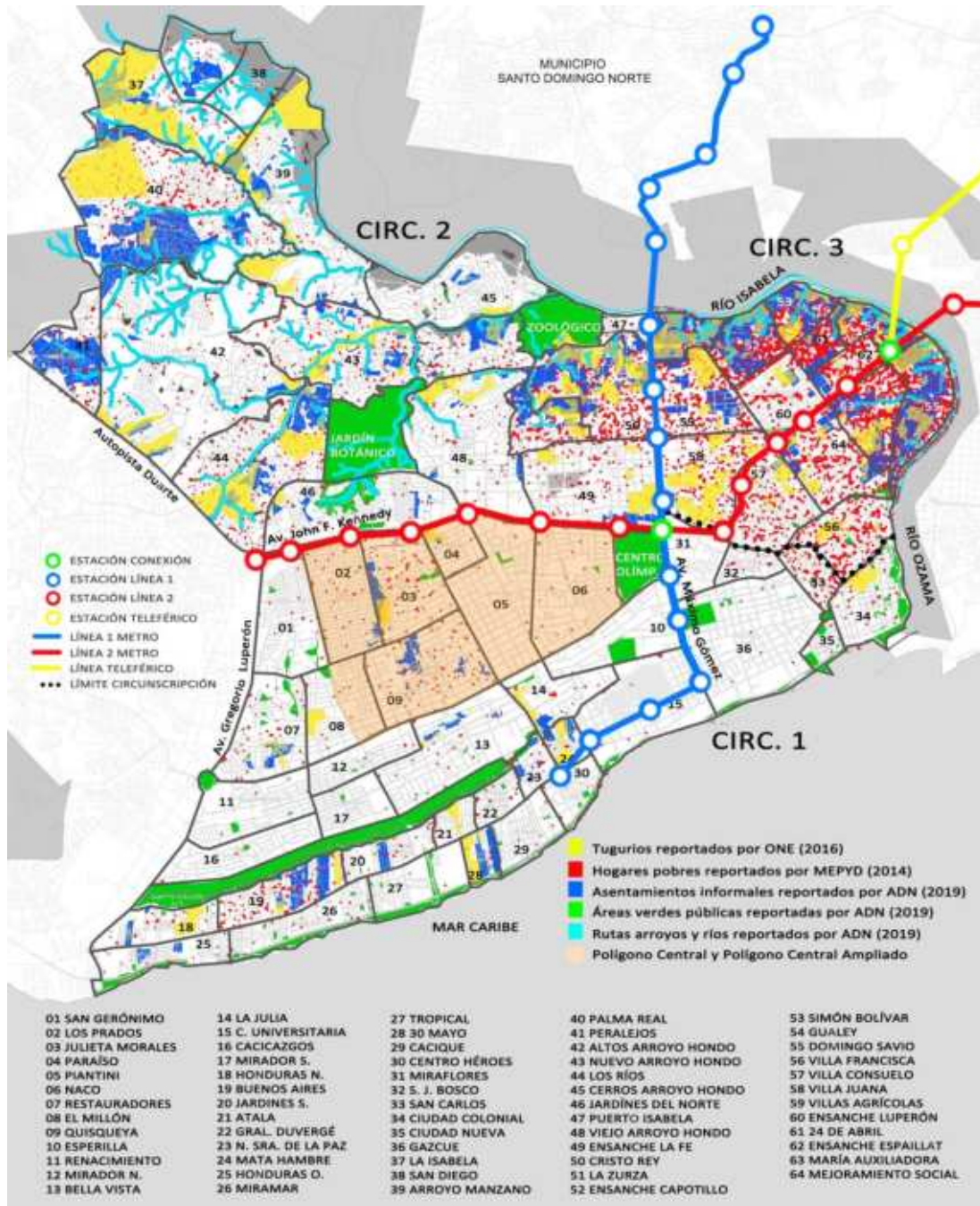
Gráfico 23 c5: Entrada usuarios por hora, días feriados



Fuente: OPRET (2019)

211 El sistema de Metro es un mecanismo de distribución de riqueza eficiente en el Distrito Nacional, esta última transformada en acceso rápido y económico a destinos laborales y de otras naturalezas. Tanto la Línea 1 como la Línea 2 conectan uno de los dos focos con mayor concentración de pobreza del territorio con el centro de la ciudad. Se trata de la Circunscripción 3 y la margen este de la Circunscripción 2. Sin embargo, la mitad noroeste de esta última contiene la segunda concentración mayor de pobreza y no es alcanzada por el sistema. Algo similar pasa con las rutas de transporte público de superficie como ya pudo verse. Ver Mapa 26.

Mapa 26 c5: Líneas Metro-Teleférico, sectores carenciados y Polígono Central



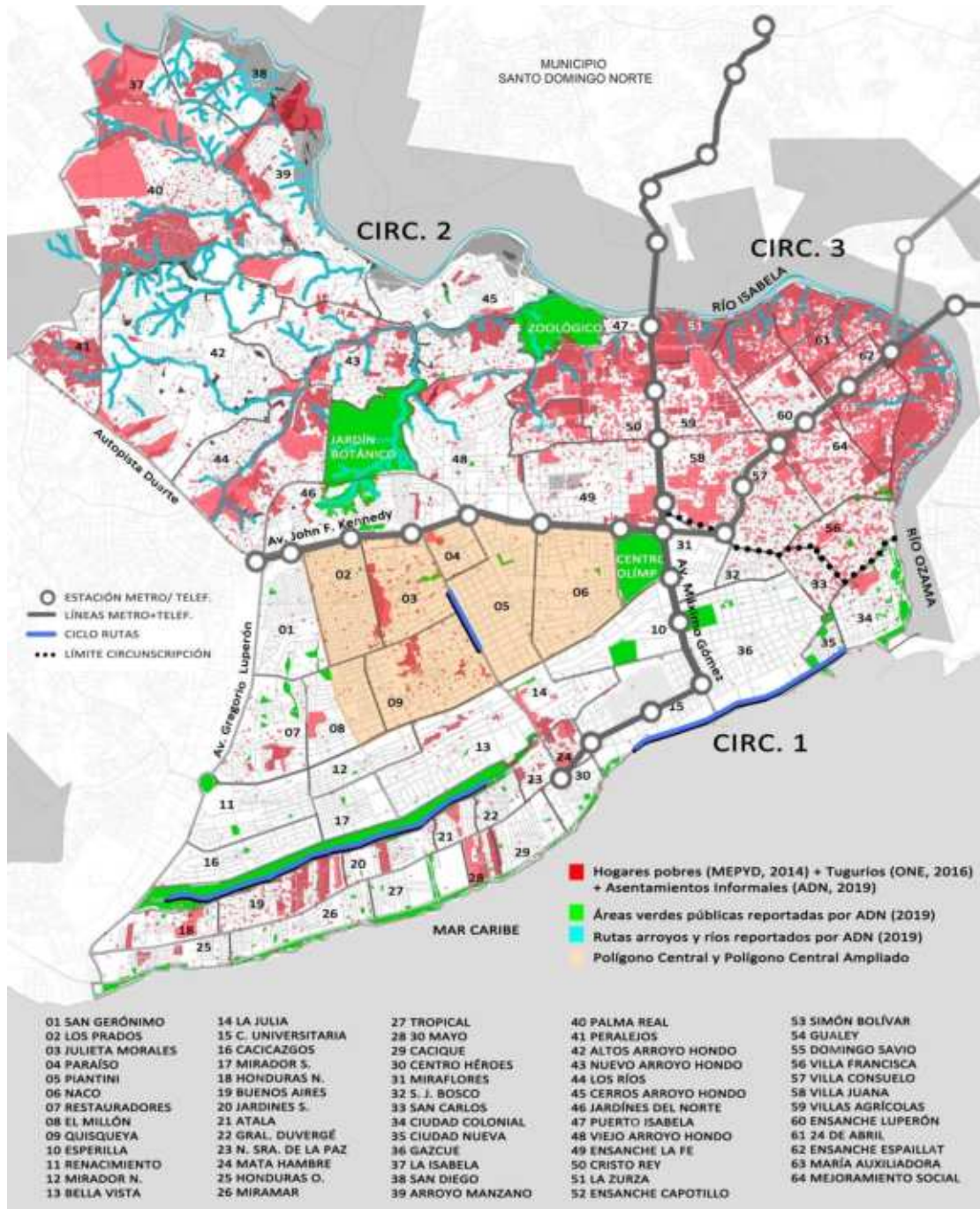
Fuente: Elaboración propia, basado en datos OPRET (2019), ONE (2016b), ADN (2019) y MEPYD (2014)

212 Transporte no motorizado. La inversión en infraestructura para este tipo de transporte ha sido estimada como un mecanismo eficiente de reducción de pobreza y distribución de riqueza, de purificación del aire urbano (WB, 2002), y de prevención de enfermedades no contagiosas como aquellas relacionadas al corazón o la obesidad (WHO, 2013). Actualmente existen tres tramos separados designados para transporte no motorizado ciclista en el DN. El primero se extiende aproximadamente 900 metros orientado norte-sur en el eje de la Av. Winston Churchill. El segundo tramo se extiende aproximadamente

cinco kilómetros sobre la Av. Mirador Sur/Av. De La Salud orientada este-oeste. El tercer tramo se extiende más de tres kilómetros, orientado este-oeste, sobre el Malecón de Santo Domingo desde la Av. Abraham Lincoln hasta la calle Palo Hincado. El estado actual de desconexión de estos tramos los limita a ser usados primordialmente para fines deportivos o recreativos.

- 213 Como puede ver en la imagen debajo, estos tramos no logran conectar a los sectores mas carenciados, tampoco a los mas afluentes, con destinos de interés laboral, académico, cultural o recreativo. Tampoco conectan con el sistema integrado de Metro y Teleférico. Debido a este déficit de interconexión y cobertura geográfica, actualmente los usuarios de modos no motorizados utilizan las vías ordinarias de la ciudad asumiendo un alto riesgo de ser víctimas de un accidente de tránsito. Ver Mapa 27.

Mapa 27 c5: Tramos de ciclismo actual, áreas verdes, sectores carenciados, centro ciudad, líneas Metro.



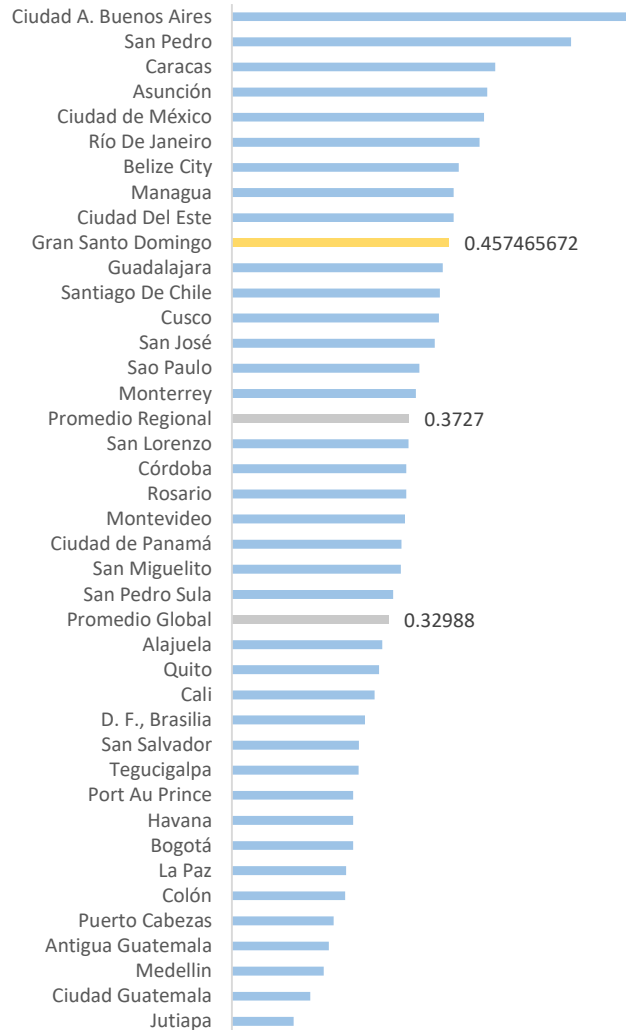
Fuente: Elaboración propia, basado en datos OPRET (2019), ADN (2019), ONE (2016) y MEPYD (2014)

5.6 Manejo residuos sólidos

214 Según el estudio *What a waste 2.0* del Banco Mundial, realizado en 2018, en 2017 República Dominicana ocupaba el puesto 15 de 42 países y territorios americanos en producción de residuos per cápita.

Produciendo diariamente 1.08 kilos por habitante, se sitúa por encima del promedio latinoamericano y del Caribe (0.99), del promedio global (0.74), y de países como Brasil, Panamá, Uruguay, Ecuador, Venezuela, Colombia y Perú (WB, 2018a). En la misma línea, el Gran Santo Domingo (GSD) ocupó el puesto diez entre 41 ciudades latinoamericanas estudiadas en el análisis con una producción de desechos equivalente a 0.45 toneladas por habitante por año, por encima del promedio regional y global de la muestra de ciudades, 0.3727 y 0.32988 respectivamente (WB, 2018a; WB, 2018b). Ver Gráfico 24.

Gráfico 24 c5: Toneladas de residuos por habitante por año



Fuente: Elaboración propia, usando banco de datos WB (2019b)

215 En la tabla debajo se observa un resumen del levantamiento en 41 ciudades latinoamericanas realizado por el Banco Mundial en 2017 (WB, 2019b). El reporte indica que la información tocante al GSD fue provista por el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales. El resumen muestra para cada ciudad la población y tonelaje de residuos sólidos municipales (MSW) por año; y derivando de las dos variables, el cálculo propio de toneladas por habitante por año. Ver Tabla 9.

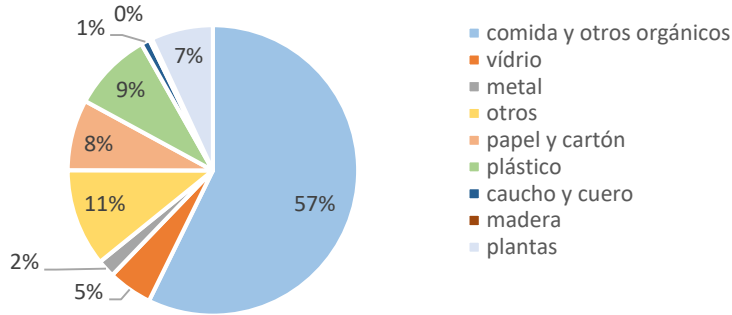
Tabla 9 c5: Población/ciudad, toneladas residuos anuales/ciudad, toneladas por habitante por año

País	Ciudad	Población	Tons/Año	Ton/Hab/Año
Guatemala	Jutiapa	453,369.00	59,100.00	0.130357391
Guatemala	Ciudad Guatemala	2,918,000.00	482,700.00	0.165421522
Colombia	Medellin	2,464,322.00	476,455.00	0.193341211
Guatemala	Antigua Guatemala	41,500.00	8,483.00	0.204409639
Nicaragua	Puerto Cabezas	66,169.00	14,198.50	0.214579335
Panamá	Colón	250,802.00	59,860.00	0.238674333
Bolivia	La Paz	840,209.00	202,456.07	0.240959178
Colombia	Bogotá	6,840,116.00	1,746,890.00	0.255388944
Cuba	Havana	2,135,747.00	545,683.36	0.255500001
Haití	Port Au Prince	2,618,894.00	669,127.42	0.255500001
Honduras	Tegucigalpa	1,200,000.00	320,470.00	0.267058333
El Salvador	San Salvador	1,097,000.00	293,747.00	0.267773017
Brazil	D. F., Brasilia	2,977,216.00	835,480.00	0.280624584
Colombia	Cali	2,224,158.00	669,410.00	0.300972323
Ecuador	Quito	2,344,231.00	727,297.66	0.310249997
Costa Rica	Alajuela	254,886.00	80,901.44	0.317402447
Promedio Global				0.32988
Honduras	San Pedro Sula	852,000.00	289,685.90	0.340006925
Panamá	San Miguelito	560,285.00	199,436.00	0.355954559
Panamá	Ciudad de Panamá	1,382,667.00	494,579.98	0.357699996
Uruguay	Montevideo	1,319,108.00	481,800.00	0.365246818
Argentina	Rosario	1,193,605.00	438,730.00	0.36756716
Argentina	Córdoba	1,329,604.00	488,735.00	0.367579369
Paraguay	San Lorenzo	283,939.00	105,711.00	0.372301797
Promedio Regional				0.3727
México	Monterrey	1,109,171.00	430,158.00	0.387819371
Brazil	Sao Paulo	11,895,893.00	4,700,000.00	0.395094341
Costa Rica	San José	309,673.00	132,405.00	0.427563914
Peru	Cusco	111,340.00	48,563.00	0.436168493
Chile	Santiago De Chile	7,007,620.00	3,072,148.00	0.438401055
Mexico	Guadalajara	1,460,148.00	648,812.00	0.444346737
República Dominicana	Gran Santo Domingo	3,976,012.00	1,818,889.00	0.457465672
Paraguay	Ciudad Del Este	337,608.00	157,731.10	0.467201903
Nicaragua	Managua	1,002,882.00	468,660.00	0.467313203
Belize	Belize City	68,266.00	32,657.00	0.478378695
Brazil	Río De Janeiro	6,453,682.00	3,368,499.00	0.52194995
Mexico	Ciudad de México	8,851,080.00	4,705,945.00	0.531680315
Paraguay	Asunción	525,293.00	282,613.00	0.538010215
Venezuela, RB	Caracas	3,220,540.00	1,787,940.00	0.555167767
Belize	San Pedro	14,215.00	10,166.00	0.715160042
Argentina	C. A. Buenos Aires	2,981,781.00	2,532,005.00	0.849158607

Fuente: Elaboración propia, usando banco de datos WB (2019b)

- 216 El estudio indica que el país y el GSD produjeron en 2017 4,063,910 y 1,818, 889 toneladas de residuos sólidos municipales respectivamente (WB, 2018; WB, 2019b). Por su parte, la dirección de Aseo del Ayuntamiento del Distrito Nacional indica que el DN produce anualmente entre 547,450 y 657,000 toneladas. Lo que significa que el Distrito Nacional produce aproximadamente el 13.5% de los desechos del país y más del 30% de los desechos del Gran Santo Domingo (GSD), comprendiendo el 0.19% de la superficie nacional y el 7% de la superficie del GSD.
- 217 En cuanto a la composición de los residuos en el GSD, las bases de datos del estudio del Banco Mundial reportan que el 57% de estos consisten de restos de comida y otros materiales orgánicos, el plástico comprende el 9%, el 8% es papel y cartón. Le siguen plantas (7%) y madera (5%), metal (2%), y caucho y piel (1%). Existe además un 8% de material no clasificado (WB, 2019b). Ver Gráfico 25.

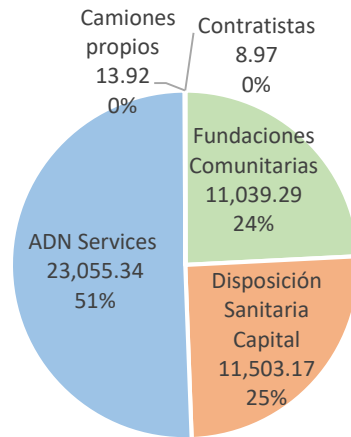
Gráfico 25 c5: Composición residuos en Gran Santo Domingo



Fuente: Elaboración propia, usando banco de datos WB (2019b)

216 Actualmente, y según entrevistas realizadas a la Dirección de Aseo del ADN, para la recogida de residuos sólidos existen fundamentalmente cinco proveedores. Según el porcentaje de residuos que colectan, de mayor a menor estos proveedores son: *ADN Services* (51%), Disposición Sanitaria Capital (DSC) (25%), las fundaciones comunitarias (24%), camiones propios del ADN (menos de 1%) y los contratistas menores (menos de 1%). Ver Gráfico 26.

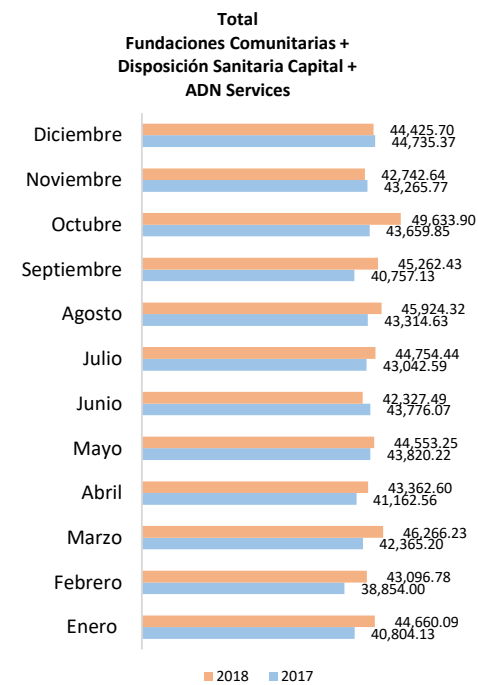
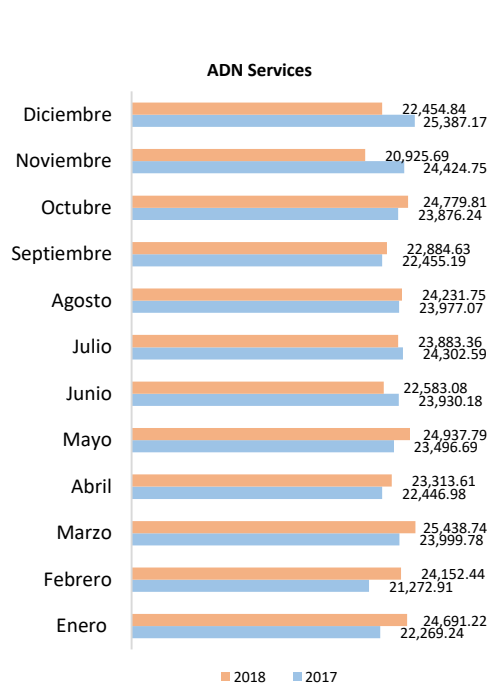
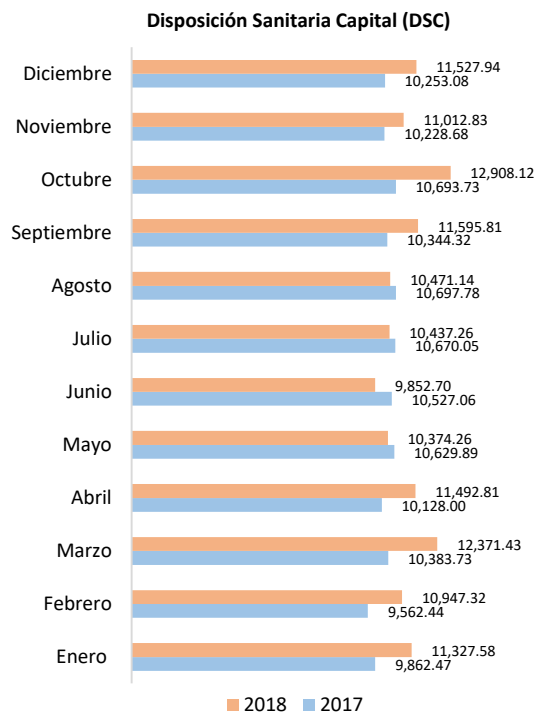
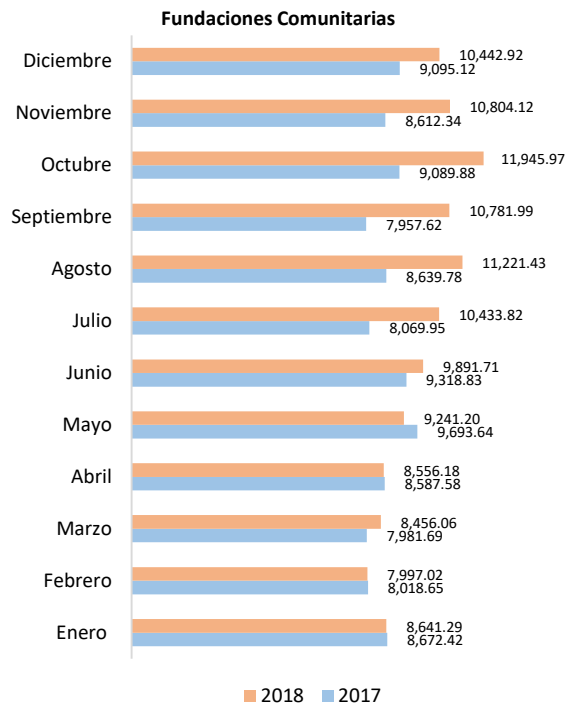
Gráfico 26 c5: Toneladas por mes por proveedor



Fuente: Elaboración propia, usando banco de datos Dirección de Aseo del ADN

217 Entre 2017 y 2018, las tres grandes organizaciones de recogida vieron su cobertura incrementarse. *ADN Services* se mantuvo mayormente uniforme en su desempeño mensual. Esta mantuvo picos de recogida en meses distintos comparando ambos años. EN 2017 se observó mayor actividad en los meses de noviembre y diciembre. Mientras que en 2018 la mayor actividad se observa entre enero y mayo, también en octubre. La compañía Disposición Sanitaria Capital tuvo su menor actividad en 2017 en los meses de enero y febrero, el resto del año tuvo un tonelaje homogéneo y mayor al inicial. En 2018 sin embargo la actividad fue más volátil, hubo actividad entre enero y abril, luego entre septiembre y diciembre. Las fundaciones comunitarias, que recogen residuos en sectores carenciados, vieron en 2017 mayor actividad entre mayo y junio. En 2018 se registra mayor actividad entre junio y diciembre. Los residuos de estos tres orígenes sumados indican actividad en enero, marzo y octubre. Ver Gráfico 27, Tabla 10.

Gráfico 27 c5: Toneladas de residuos colectados por mes por proveedor, 2017 y 2018



Fuente: Elaboración propia, usando banco de datos Dirección de Aseo del ADN

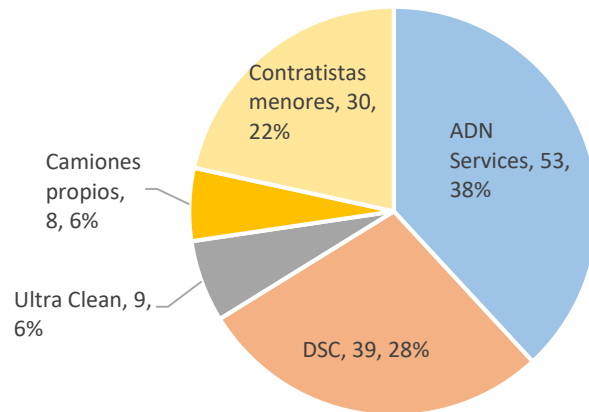
Tabla 10 c5: Toneladas de residuos colectados por mes por proveedor, 2017 y 2018

Mes	Fundaciones Comunitarias		Disposición Sanitaria Capital		ADN Services		Total	
	Toneladas		Toneladas		Toneladas		Toneladas	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Enero	8,672.42	8,641.29	9,862.47	11,327.58	22,269.24	24,691.22	40,804.13	44,660.09
Febrero	8,018.65	7,997.02	9,562.44	10,947.32	21,272.91	24,152.44	38,854.00	43,096.78
Marzo	7,981.69	8,456.06	10,383.73	12,371.43	23,999.78	25,438.74	42,365.20	46,266.23
Abril	8,587.58	8,556.18	10,128.00	11,492.81	22,446.98	23,313.61	41,162.56	43,362.60
Mayo	9,693.64	9,241.20	10,629.89	10,374.26	23,496.69	24,937.79	43,820.22	44,553.25
Junio	9,318.83	9,891.71	10,527.06	9,852.70	23,930.18	22,583.08	43,776.07	42,327.49
Julio	8,069.95	10,433.82	10,670.05	10,437.26	24,302.59	23,883.36	43,042.59	44,754.44
Agosto	8,639.78	11,221.43	10,697.78	10,471.14	23,977.07	24,231.75	43,314.63	45,924.32
Septiembre	7,957.62	10,781.99	10,344.32	11,595.81	22,455.19	22,884.63	40,757.13	45,262.43
Octubre	9,089.88	11,945.97	10,693.73	12,908.12	23,876.24	24,779.81	43,659.85	49,633.90
Noviembre	8,612.34	10,804.12	10,228.68	11,012.83	24,424.75	20,925.69	43,265.77	42,742.64
Diciembre	9,095.12	10,442.92	10,253.08	11,527.94	25,387.17	22,454.84	44,735.37	44,425.70
Totales	103,737.50	118,413.71	123,981.23	134,319.20	281,838.79	284,276.96	509,557.52	537,009.87

Fuente: Elaboración propia, usando banco de datos Dirección de Aseo del ADN

218 En cuanto a capacidad instalada general, el proveedor con más camiones de recolección es *ADN Services* (53uds, 38%), seguido de *DSC* (39uds, 28%), contratistas menores (30uds, 22%), camiones propios del ADN (8uds, 6%) y la compañía de barrido *Ultra Clean* (9uds, 6%). La Dirección de Aseo del ADN especifica que la compañía *Ultra Clean* solo realiza labores de barrido, no así de recolección o transporte de residuos. Ver Gráfico 28.

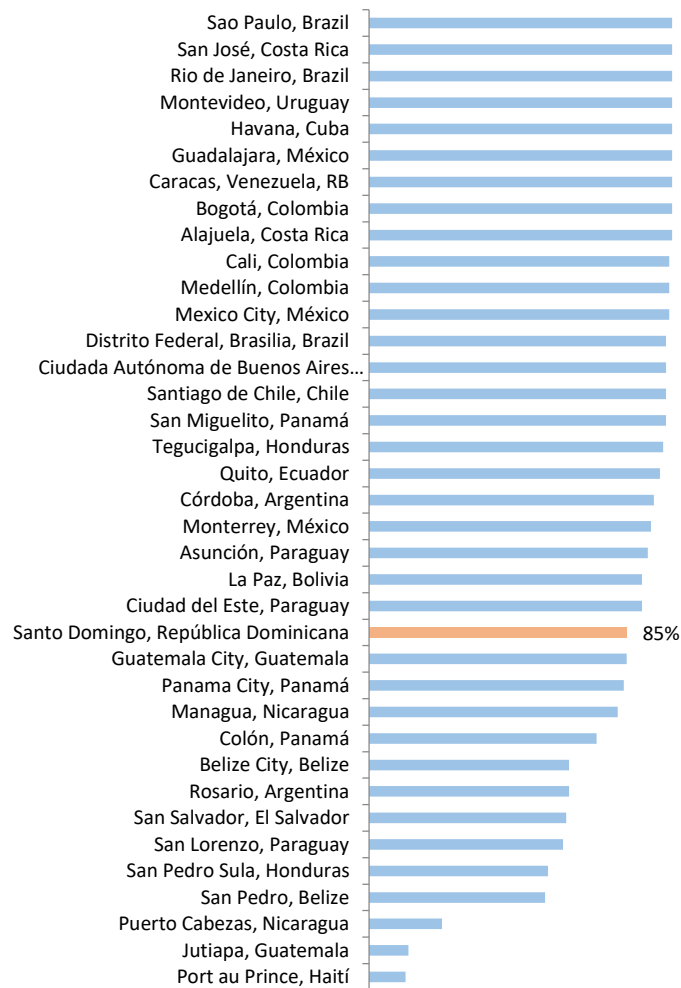
Gráfico 28 c5: Toneladas de residuos colectados por mes por proveedor, 2017 y 2018



Fuente: Elaboración propia, usando banco de datos Dirección de Aseo del ADN

219 En cuanto al porcentaje de residuos que se recoge, se estima que en el Gran Santo Domingo la recolección alcanza el 85% del material (WB, 2018a). Esta recogida comprende un porcentaje mayor que el correspondiente a ciudades de la región como Ciudad de Panamá, San Salvador o Ciudad de Guatemala. Igualmente, superan en cobertura ciudades como Buenos Aires, Santiago (Chile), Quito, Bogotá, México, Sao Paulo, San José y Montevideo. Ver Gráfico 29.

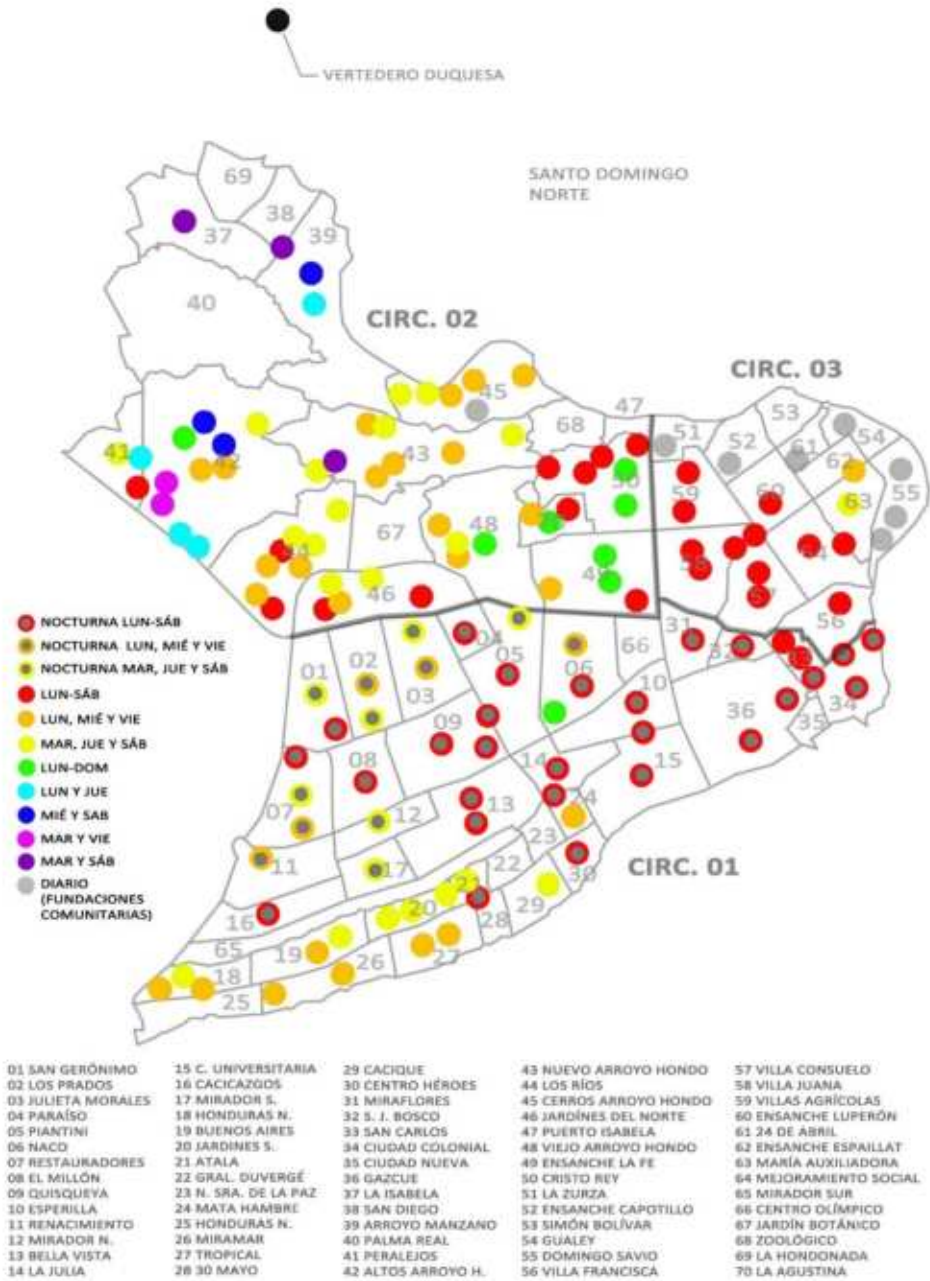
Gráfico 29 c5: Porcentaje de residuos colectados por ciudad



Fuente: Elaboración propia, usando banco de datos WB (2018b)

- 220 En el mapa de recogida con horarios diurnos y nocturnos, puede apreciarse que existe para la C1 un sistema de recogida que abarca los dos horarios. El calendario de recogida más abundante en el sistema es de lunes a sábado, seguido de lunes-miércoles-viernes y martes-jueves y sábado. En un sentido general se nota comparativamente poca cobertura del sistema en el noroeste de RD. Además las frecuencias allí promedian los dos días por semana. Se observa la ubicación del Vertedero Duquesa dentro de Santo Domingo Norte. Ver Mapa 28.
- 221 Según entrevistas realizadas a clientes y proveedores del servicio por parte del PEDN2030, los desechos sólidos no son clasificados, lavados o almacenados en los lugares de origen (casas, comercios, etc.), más bien se entregan combinados en una sola bolsa de basura. De igual modo, las empresas de colección y vertederos del Gran Santo Domingo no realizan trabajos de clasificación y reciclaje sistémico.

Mapa 28 c5 : Puntos de recolección residuos por horario por día



Fuente: Elaboración propia, usando banco de datos Dirección de Aseo del ADN

5.7 Red urbana de servicios por cable

- 222 Según datos de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica de los Estados Unidos (NOAA en inglés), en la cuenca del Atlántico el número de tormentas, así como huracanes de categoría 3, 4 y 5, ha aumentado entre 1850 y 2015. En la actualidad, cada año se registra un promedio de 11.7 tormentas y 6.3 huracanes. Esto supone una serie de riesgos para la infraestructura, la seguridad ciudadana y la economía de grandes ciudades del Caribe como Santo Domingo de Guzmán (Distrito Nacional), Puerto Príncipe, la Habana y San Juan de Puerto Rico (NOAA, 2019a; NOAA, 2019b).
- 223 Uno de esos riesgos tiene que ver con las redes de distribución aérea de energía e información. El Distrito Nacional tiene aproximadamente 1,491 kilómetros de calles en 92 kilómetros cuadrados. Esto sugiere un canal aéreo de aproximadamente 2,982 kilómetros lineales (1,491x2) por el que pasan al menos las líneas de distribución eléctrica, televisión por cable, internet y telefónicas. De igual forma, la ciudad dispone de un espacio subterráneo bajo aceras de aproximadamente 2,693.52 kilómetros. Ver Tabla 4 (c5).

Tabla 4 c5. Tabla descriptiva huellas calles y aceras en DN

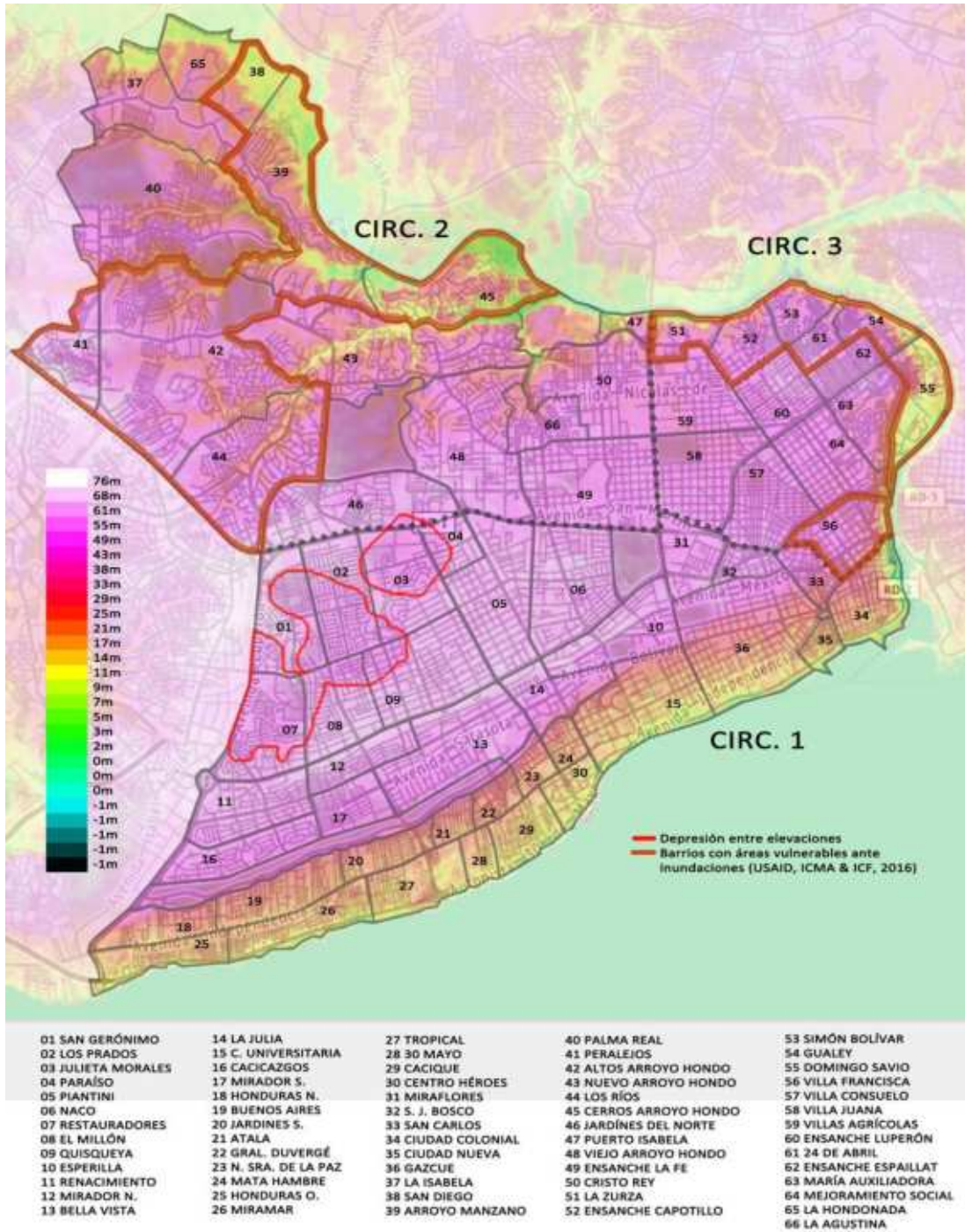
Item	Kms	Ud	Mts	Ud
Longitud Calles	1,491.00	kms	1,491,000.00	mts
Huella Calles	11.58	km2	11,580,000.00	mt2
Ancho promediado calles	0.00777	kms	7.77	mts
Intersecciones	9,286.00	Ud		
Cruces Peatonales	288.48	km	288,482.58	mts
Longitud Aceras	2,693.52	km	2,693,517.42	mts
Huella aceras	5.42	km2	5,420,000.00	mt2
Ancho promediado Aceras	0.00201	kms	2.01	mts
Densidad aceras en ciudad 1		0.06	km2 acera/km2 ciudad	
Densidad aceras en ciudad 2		29.4	km acera/km2 ciudad	
Densidad calles en ciudad 1		0.13	km2 calle/km2 ciudad	
Densidad calles en ciudad 2		16.3	km calle/km2 ciudad	
Densidad aceras en calles 1		0.47	km2 acera/km2 calle	
Densidad aceras en calles 2		233	km de acera/ km2 calle	
Densidad aceras en calles 2		1.81	km de acera/ km calle	
Densidad de intersecciones		101.4	Intersec/km2 ciudad	

Fuente: Elaboración propia

- 224 Esta infraestructura es de sensible importancia porque en gran medida, de su salud, integridad y seguridad depende la prosperidad del territorio (UN-Habitat, 2016). Ya en la región existen antecedentes de daños considerables a redes aéreas por el impacto de los vientos de huracanes, tal es el caso en Florida y Puerto Rico. Y tomando en cuenta lo último, el Departamento de Energía de Estados Unidos identifica los vientos huracanados como una amenaza primaria para las redes aéreas de distribución. Los estudios existentes advierten sin embargo que las redes subterráneas no son recomendables para zonas inundables (USDE, 2016; USDE, 2019). En la plano de altimetría debajo puede apreciarse que el DN tiene zonas específicas

vulnerables a inundaciones o con depresiones entre elevaciones e terreno. Específicamente los barrios que bordean los ríos Isabela y Ozama son susceptibles a inundaciones. Estas observaciones concuerdan con el estudio USAID, ICMA e ICF (2016). Adicionalmente, existe una zona deprimida rodeada de elevaciones cubriendo porciones de los barrios San Jerónimo, Los Prados, Julieta Morales, Paraíso, Los Restauradores, El Millón y Quisqueya. Ver Mapa 7 (c5).

Mapa 7 c5: Altimetría del DN



Fuente: Combinación de imagen altimétrica de Topographic Map con polígonos de barrios del DN

224 En adición al riesgo al que se exponen las redes aéreas de energía e información del Distrito Nacional por la ocurrencia de eventos climáticos tropicales, existen factores cotidianos locales que hacen el sistema más vulnerable y atenuante del valor urbano. Entre ellos están las constantes averías a las redes causadas por el tránsito de vehículos pesados, las conexiones fraudulentas, el hurto de cableado y equipos, daños

a personas físicas por accidentes y, finalmente, la devaluación de la calidad del espacio urbano por un efecto de contaminación visual.

Foto 2 c5: Fotos estado del cableado urbano en el DN



Fuente: Pendiente

5.8 Posibles orígenes de fondos

Existen cuatro fuentes posibles para proyectos públicos de diversas escalas en esta demarcación municipal: El presupuesto público del gobierno central, el presupuesto del municipio, las alianzas público-privadas y la micro-financiación colectiva o *crowdfunding*. Cada formato con sus limitaciones y ventajas.

Diagrama ilustrando posibles orígenes de fondos para inversión en la ciudad

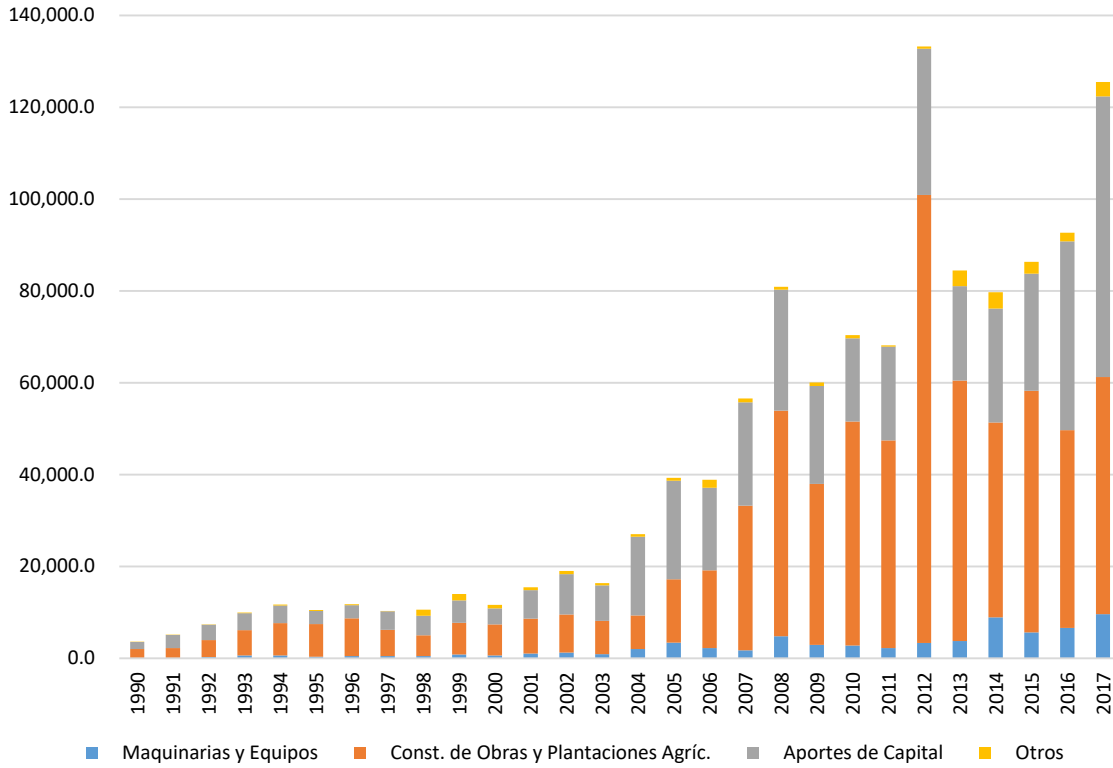


Fuente, elaboración propia.

5.8.1 Inversión estatal en infraestructura

225 Actualmente el estado dominicano invierte sumas sin precedentes en el acondicionamiento y expansión de la infraestructura nacional. De un promedio de nueve billones de pesos invertidos anualmente entre 1990 y 2003, el país vio una inversión en 2012 de aproximadamente 135 billones (2.7 billones de dólares) , y 125 billones (2.5 billones de dólares) en 2017. Esto significa un incremento en la inversión en infraestructura de 1,400 a 1,500% en menos de 30 años (BC, 2019).

Gráfico 30 c5: Fotos estado del cableado urbano en el DN

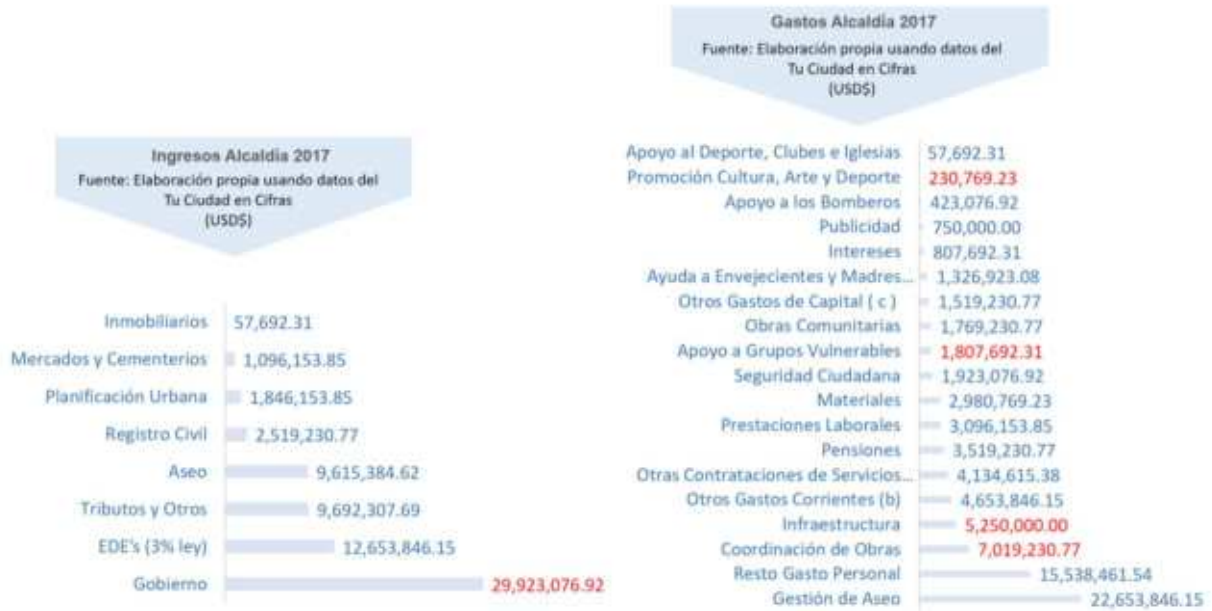


Fuente: Elaboración propia, usando datos del Banco Central de la República Dominicana

5.8.2 Inversión municipal

A pesar de que el municipio tiene actualmente con un volumen de pasivos que limitan su capacidad de invertir de forma tradicional, una de sus limitaciones principales radica en que no dispone de fondos suficientes para invertir a gran escala considerando las asignaciones presupuestarias que recibe del gobierno central y los niveles de recaudación que logra. Otra de sus limitaciones importantes es su dificultad legal para acceder a financiamientos de largo plazo. Debajo una tabla indicando ingresos y egresos del ADN en 2017 según el reporte Tu Ciudad en Cifras, provisto por la Dirección Financiera del ADN.

Ingresos y egresos del ADN en 2017



Fuente: Elaboración propia, usando datos de Tu Ciudad en Cifras, ADN

5.8.3 Alianzas público privadas

Las Alianzas Público Privadas o APPs presentan múltiples ventajas en escenarios de liquidez pública limitada como sucede en los municipios dominicanos. Proponen la inyección de capital privado en sociedad con la autoridad pública como propietaria y administradora del territorio. Existe actualmente un proyecto de ley que norma las reglas para que se lleven a cabo estas alianzas.

5.8.4 Micro financiación colectiva

La micro financiación colectiva, con la debida aprobación del gobierno municipal, permite a actores de la sociedad civil donar mejoras a espacios públicos o espacios públicos per se, según estas intervenciones contribuyan a mejorar la calidad de vida en un área específica de su interés. Este formato potencia la participación ciudadana, a la vez que hace posibles proyectos específicos que el sector público no tiene en prioridad. Esta modalidad de inversión ya existe en el contexto dominicano, aunque sin un marco de operación general.

Referencias

- ADN (2014). Volúmenes de tráfico vehicular y de personas en cordón externo del DN. Extraído de www.adn.gob.do
- ADN (2019). Reporte de Depto. de Planes y Normas de Dirección de Planeamiento Urbano ADN. Ayuntamiento del Distrito Nacional.
- ADN (2019b). Plan de Ordenamiento Territorial. Ayuntamiento del Distrito Nacional.
- AMET (2018). Rutas, parque vehicular público y modalidades. Autoridad Metropolitana de Transporte de República Dominicana.
- Barker, G. (1997). A framework for the future: Green networks with multiple uses in and around towns and cities. English Nature research report number 256. English Nature, Peterborough.
- BC (2019). Informe Banco Central. Banco Central República Dominicana.
- BCN (2019). Información Territorial: Región Metropolitana de Santiago. Extraído de <https://www.bcn.cl/siit/nuestropais/nuestropais/region13/>
- Buenos Aires Ciudad (2019a). Proyecciones de población por grupo de edad y comuna según sexo. Ciudad de Buenos Aires. https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/wp-content/uploads/2018/03/PBP_CO1025.xls
- Buenos Aires Ciudad (2019b). Parque automotor y participación porcentual de la Ciudad en el total del país. Ciudad de Buenos Aires. Extraído de https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/wp-content/uploads/2018/05/TPTE_PA.xls
- Buenos Aires Ciudad (2019c). Distribución espacial, composición y crecimiento. Extraído de <https://www.buenosaires.gob.ar/laciudad/ciudad>
- Department of Health (2019). Table 2: Population, Land Area, and Population Density by County, New York State - 2006. Department of Health NYC. Extraído de https://www.health.ny.gov/statistics/vital_statistics/2006/table02.htm
- DGII (2018). Parque Vehicular 2018. Dirección General de Impuestos Internos de República Dominicana. Extraído de <https://dgii.gov.do/informacionTributaria/estadisticas/parqueVehicular/Documents/ParqueVehicular2018.pdf>
- DTMU (2019). Entrevista a Ing. Darío Domínguez. Dirección Transito y Movilidad Urbana ADN.
- GBD 2015 Risk Factors Collaborators (2016). Global, regional, and national comparative risk assessment of 79 behavioural, environmental and occupational, and metabolic risks or clusters of risks, 1990–2015: a systematic analysis for the Global Burden of Disease Study 2015. *Lancet*, 2016; 388(10053):1659-1724
- ICMA, USAID & ICF (2016). Análisis de vulnerabilidad. Evaluación de la vulnerabilidad climática del Distrito Nacional para el Plan de Ordenamiento Territorial. Asociación Internacional para la Gestión de

Ciudades y Municipios, ICF International, Federación Dominicana de Municipios y Ayuntamiento del Distrito Nacional. Programa Planificación para la Adaptación Climática de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID), Santo Domingo, República Dominicana.

IMF (2014). World economic outlook: Legacies, clouds and uncertainties: Is It Time for an Infrastructure Push? The Macroeconomic Effects of Public Investment. International Monetary Fund. Extraído de <https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2014/02/>

INE (2017a). Censo 2017. https://resultados.censo2017.cl/download/1_3_POBLACION.xls

INE (2017b). Informe Parque Vehicular 2017. Instituto Nacional de Estadísticas de Chile. Extraído de <http://www.ine.cl/docs/default-source/publicaciones/2018/veh%C3%ADculos-en-circulaci%C3%B3n-2017.xlsx?sfvrsn=7>

INTRANT (2018). Calmado de Tráfico Autopista 30 de Mayo/Av. George Washington. Instituto Nacional del Tránsito y Transporte Terrestre.

INTRANT (2019). Página de Internet. Instituto Nacional del Tránsito y Transporte Terrestre.

Gobierno Santiago (2019). Datos Geográficos. Extraído de <https://www.gobiernosantiago.cl/datos-geograficos>

González & Isa (2010). Estudio de Factibilidad para la Av. Circunvalación de Santo Domingo.

Handley, J., Pauleit, S., Slinn, P., Barber, A., Baker, M., Jones, C., Lindley, S. (2003). Accessible natural green space standards in towns and cities: A review and toolkit. English Nature research report number 526. English Nature, Peterborough.

Harrison, C., Burgess, J., Millward, A., Dawe, G. (1995). Accessible natural green space in towns and cities: A review of appropriate sites and distance criteria. English Nature Research Report Number 153. English Nature, Peterborough.

Hazen & Sawyer (2012). Plan Maestro de Alcantarillado Sanitario de Santo Domingo y su Provincia. Coral Gables, FL: Hazen & Sawyer

Kury T. (2010). Evidence-Driven Utility Policy with Regard to Storm Hardening Activities: A Model for the Cost-Benefit Analysis of Underground Electric Distribution Lines, University of Florida. Extraído de https://bear.warrington.ufl.edu/centers/purc/docs//papers/1007_Kury_Evidence_Driven_Utility.pdf

MEPYD (2014). Mapa de la Pobreza de Republica Dominicana. Ministerio de Economía Planificación y Desarrollo.

MMARN (2014). Política para la Gestión Integral de los Residuos Sólidos Municipales. Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales. Gobierno de la República Dominicana.

NOAA (2019a). Página de Internet. Extraído de <https://www.nhc.noaa.gov/climo/>

NOAA (2019b). Página de Internet. Extraído de <http://www.aoml.noaa.gov/hrd/tcfaq/E11.html>

- NYC (2016). New York City Mobility Report 2016. NYC Department of Transportation. Extraído de <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/mobility-report-2016-screen-optimized.pdf>
- ONE (2002). Censo Nacional de Población y Vivienda 2002. Oficina Nacional de Estadísticas.
- ONE (2010). Censo Nacional de Población y Vivienda 2010. Oficina Nacional de Estadísticas.
- ONE (2015). Dominicana en Cifras 2015. Oficina Nacional de Estadísticas. Extraído de <https://www.one.gob.do/publicaciones>
- ONE (2016b). Metodología para la Identificación de Tugurios en el Distrito Nacional 2016. Oficina Nacional de Estadísticas.
- ONE (2018). Dominicana en Cifras 2018. Oficina Nacional de Estadísticas. Extraído de <https://www.one.gob.do/publicaciones>
- ONU (2016). Índice de desarrollo humano del Distrito Nacional. Naciones Unidas. Extraído de http://www.do.undp.org/content/dominican_republic/es/home/ourwork/humandevlopment/successories/mapa-interactivo-de-desarrollo-humano-de-rd.html
- OPRET (2019). Mapa de líneas y estaciones del Metro y Teleférico, tablas de volúmenes de usuarios. Oficina para el Ordenamiento del Transporte.
- Priari (2018). Promoting the Use of Public Areas for Sustainable Stormwater Management in Cities with Mediterranean Climate. Extraído de https://www.researchgate.net/publication/326824879_Promoting_the_Use_of_Public_Areas_for_Sustainable_Stormwater_Management_in_Cities_with_Mediterranean_Climate
- SYSTRA (2018). Elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible para el Gran Santo Domingo.
- SYSTRA (2019). PMUS del Gran Santo Domingo, comité de pilotaje, evaluación de los escenarios.
- The Wildlife Trust and Natural England (2009). Analysis of accessible natural green space provision for Essex, including Southend-on-Sea and Thurrock Unitary Authorities.
- UN-Habitat (2009). Urban Indicators Guidelines; Better Information, Better Cities. Monitoring the Habitat Agenda and the Millennium Development Goals-Slum Target.
- UN-Habitat (2013a). Discussion Note 1. Urban Planning. A New Strategy of Sustainable Neighborhood Planning: Five Principles.
- UN-Habitat (2013b). Streets as Public Spaces and Drivers of Urban Prosperity. Extraído de <https://unhabitat.org/books/streets-as-public-spaces-and-drivers-of-urban-prosperity/>
- UN-Habitat (2013c). Global Urban Observatory estimation. UN-Habitat.
- UN-Habitat (2016). Measurement of City Prosperity: Methodology and Metadata. UN-Habitat. Extraído de <https://unhabitat.org/wp-content/uploads/2019/02/CPI-METADATA.2016.pdf>

USDE (2016). Front-Line Resilience Perspectives: The Electric Grid. Argonne National Laboratory, US Department of Energy. Extraído de <https://www.energy.gov/sites/prod/files/2017/01/f34/Front-Line%20Resilience%20Perspectives%20The%20Electric%20Grid.pdf>

USDE (2018). Energy Resilience Solutions for the Puerto Rico Grid. US Department of Energy. Extraído de https://www.energy.gov/sites/prod/files/2018/06/f53/DOE%20Report_Energy%20Resilience%20Solutions%20for%20the%20PR%20Grid%20Final%20June%202018.pdf

WB (2002). Cities on the move. A World Bank Urban Transport Strategy Review. World Bank. Extraído de http://siteresources.worldbank.org/INTURBANTRANSPORT/Resources/cities_on_the_move.pdf

WB (2014). World Development Indicators 1960 – 2013. World Bank.

WB (2018). What a waste 2.0, a global snapshot of solid waste management to 2050. Extraído de <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/30317>

WB (2019). Dominican Republic profile. World Bank. Extraído de <https://data.worldbank.org/country/dominican-republic>

WB (2019b). City level data. World Bank. Extraído de <https://datacatalog.worldbank.org/dataset/what-waste-global-database>

WHO (2013). Global Action Plan for the Prevention and Control of Non Communicable Diseases. Extraído de https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/94384/9789241506236_eng.pdf;jsessionid=2AD225169BCFOCE3A599C49DECB93D1E?sequence=1

Wray, S., Hay, J., Walker, H., Staff, R. (2005). Audit of the towns, cities and development work stream of the England Biodiversity Strategy. English Nature Research report number 652. English Nature, Peterborough.

Capítulo VI: Resiliencia urbana y los marcos legales para la transformación de la ciudad

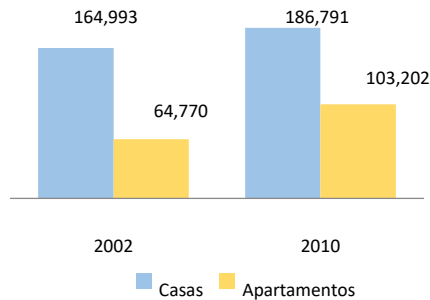
- 226 El DN, como otras ciudades del mundo, necesita avocarse a un proceso escalado de transformaciones en su suelo para poder responder a las demandas propias de su estatus de centro socioeconómico del país, y de la región (ONE, 2019). Esta es una identidad compartida con la de territorio vulnerable ante eventos climáticos y sísmicos (ICMA & USAID, 2016). En un sentido fundamental, el mercado de la tierra juega un rol esencial en los procesos de desarrollo urbano (Serra et al., 2005). De ahí que también los cambios necesarios para mejorar y expandir la infraestructura de la ciudad, incluyendo su sistema de espacios públicos, implican transacciones de tierra y nuevos usos en zonas específicas. De este mercado depende además la velocidad y frecuencia de redesarrollos privados orientados a potenciar áreas devaluadas o subutilizadas como parte de un plan público.
- 227 Para que la ciudad sea transformable siguiendo planes maestros de desarrollo, las transacciones de propiedad deben poderse llevar a cabo mediante marcos legales que garanticen transparencia, democracia, rendición de cuentas y agilidad. En el contexto actual, una ley de tierras ya no es el único

marco legal que incide sobre la propiedad inmobiliaria en la ciudad, porque gradualmente gana terreno la figura de la co-propiedad vertical o condominio, del ámbito de una ley de condominios.

Ley 50-38 sobre regímenes de condominio

- 224 La huella de propiedad urbana normada por la ley de condominios de República Dominicana es cada vez mayor en las ciudades del país. Esto se advierte más claramente en el DN debido a que allí se construyen condominios en una cantidad y a un ritmo sin precedentes (ONE, 2002; ONE, 2010). En el Censo Nacional de Población y Vivienda de 2002 se reportaron 164,993 casas unifamiliares y 64,770 apartamentos, lo que significaba 2.55 casas por cada unidad de apartamento en la fecha. Ocho años más tarde el Censo Nacional de Población y Vivienda 2010 reportó 186,791 casas unifamiliares y 103,202 unidades de apartamentos. Esto indica una proporción de 1.81 casas por cada apartamento en el DN.
- 225 Esta última proporción es 0.74 puntos o 29% menor a la de 2002. En ocho años las casas aumentaron en un 13%, mientras que los apartamentos crecieron 59%. De esta forma, temas inherentes de una ley de condominios, relacionados a la seguridad de los copropietarios, el ciclo de vida del edificio, gobernanza y seguros contra siniestros tienen ahora una incidencia directa en el bienestar de la población, así como en el desarrollo sostenible y resiliencia de la ciudad.

Gráfico 1 c6: Mapas de rutas por modalidad



Fuente, elaboración propia. Basada en datos censos 2002, 2010

- 226 Registros sobre los efectos de largo plazo de condominios en otras ciudades sugieren que estos son afectados sensiblemente por problemas de: Gobernanza (*anticommons tragedy*), vetustez del edificio, cambios en la preferencia del mercado de bienes raíces, y costos de mantenimiento que aumentan por deterioro progresivo (Webb & Webber, 2016). Para abordar sosteniblemente estas realidades del largo plazo, una de las soluciones más frecuentes en el mundo desarrollado es el incentivo al redesarrollo. Esto se trata básicamente de facilitar transacciones entre el condominio y (1) el municipio, (2) el estado o (3) la industria del desarrollo. Por su edad y por la ausencia de estudios que informen nuevas políticas, la Ley

50-38 que norma los regímenes de condominios no aborda efectivamente las complejidades contemporáneas de los condominios urbanos. Esto le merece al menos tres oportunidades fundamentales de mejora sustentadas en que actualmente la ley:

1. No aporta provisiones que garanticen la reposición de las unidades inmobiliarias en caso de daños que las hagan inoperantes como inundaciones, huracanes, terremotos o incendios.
2. No contempla parámetros para determinar la vida útil de un edificio y facilitar la disolución del régimen si la mayoría de los votos propietarios así lo desea.
3. No limita la extensión de tierra o cantidad de unidades por condominio, lo que da pie a proyectos de condominio de gran escala que presentan serios desafíos de administración y de futura disolución.

227 Debido a los problemas de largo plazo que presentan estos regímenes, en Estados Unidos, Europa y partes de Asia existen marcos legales que estipulan que una mayoría de votos (75-80%) sea suficiente para la terminación o disolución del condominio. Esto a veces vinculado a la edad del edificio y otras condiciones. Un ejemplo de esto son la Ley Uniforme de Condominios de 1980 (*Uniform Condominium Act 1980*) y la Ley Uniforme de Propiedad de Interés Común enmendada en 2014 (*Uniform Common Interest Ownership Act*), ambas de Estados Unidos. La disolución por democracia de los regímenes es un mecanismo efectivo para lograr que los terrenos en la ciudad se mantengan en el mercado, y por ende sean fácilmente transformables siguiendo planes urbanos y normas actualizadas. Por una diversidad de razones se estima que uno de los temas más importantes tocantes al ciclo de vida útil de un condominio es su disolución (Harris & Gilewicz, 2015).

[Código Civil de República Dominicana](#)

228 En aras de un mecanismo resiliente, seguro y sostenible de ocupación y transformación de la tierra en la ciudad, el Código Civil de República Dominicana también debe ser examinado. Específicamente su Artículo 2261 que faculta a ocupantes de terreno comunero para reclamar saneamientos catastrales después de un plazo que puede ser 20, 10 o cinco años (Código Civil, 1949). Estas ocupaciones no permiten al estado o al municipio disponer de estos terrenos para fines de interés común, y tienen lugar ausentes de planificación, servicios o fiscalización. Esto frecuentemente coloca la población residente en un estado delicado de vulnerabilidad multidimensional.

Referencias

- Congreso de la República Dominicana Ley 50-38 (1938) sobre condominios. Extraído de <https://dgii.gov.do/legislacion/leyesTributarias/Documents/5038.pdf>
- Código Civil (1949). Código Civil de la República Dominicana.
- Congreso de la República Dominicana (2005). Ley 108-05 de Registro Inmobiliario. Congreso de la República Dominicana. Extraído de <https://www.gacetajudicial.com.do/la-libreria/ley-108-05-registro-inmobiliario.html>
- ICMA, USAID & ICF (2016). Análisis de vulnerabilidad. Evaluación de la vulnerabilidad climática del Distrito Nacional para el Plan de Ordenamiento Territorial. Asociación Internacional para la Gestión de Ciudades y Municipios, ICF International, Federación Dominicana de Municipios y Ayuntamiento del Distrito Nacional. Programa Planificación para la Adaptación Climática de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID), Santo Domingo, República Dominicana.
- Harris & Gilewicz (2015). Dissolving condominium, private takings, and the nature of property. In B. Hoops (Eds.), *Rethinking expropriation law II: Context, criteria, and consequences of expropriation*, 263–297. The Hague, NL.
- ONE (2002). Censo Nacional de Población y Vivienda. Oficina Nacional de Estadísticas. Extraído de <https://www.one.gob.do>
- ONE (2010). Censo Nacional de Población y Vivienda. Oficina Nacional de Estadísticas. Extraído de <https://www.one.gob.do>
- ONE (2019). Dominicana en cifras 2018. Oficina Nacional de Estadísticas. Extraído de <https://www.one.gob.do/publicaciones>
- Serra, M. et al. (2005). Urban Land Markets and Urban Land Development: an Examination of three Brazilian Cities : Brasília, Curitiba and Recife. Institute of Urban and Regional Development UC Berkeley. Extraído de https://www.researchgate.net/publication/5129127_Urban_Land_Markets_and_Urban_Land_Development_an_Examination_of_three_Brazilian_Cities_Brasilia_Curitiba_and_Recife
- UCA (1980). Uniform Condominium Act 1980. Extraído de <https://www.uniformlaws.org/viewdocument/final-act-no-comments-23?CommunityKey=3304f481-3a47-4f52-9b05-73db978e33bc&tab=librarydocuments>
- UCIOA (2014). Uniform Common Interest Ownership Act. <https://www.uniformlaws.org/viewdocument/final-act-no-comments-97?CommunityKey=587d74e1-ae08-48be-b3c1-a6eae168e965&tab=librarydocuments>
- Webb, B. & Webber, S. (2016). The implications of condominium neighborhoods for long-term urban revitalization. *Cities, the International Journal of Urban Policy and Planning*, 61 (1) 48–57. Retrieved from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264275116304620>

VISIÓN Y LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE DESARROLLO

Capítulo VII: El PEDN2030 como Marco del PMD-DN 2020-2024

- 229 La ausencia de un plan que identifique y aborde las problemáticas socio económicas, urbanas y ambientales del DN perjudica sensiblemente las probabilidades de que la ciudad se encamine proactivamente en el derrotero del desarrollo sostenible. La agenda 2030 del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo busca que los países del mundo adopten medidas para elevar la calidad de vida de sus habitantes erradicando la pobreza y la desigualdad, que aporten su cuota para un clima de paz, y que adopten medidas de cuidado del medio ambiente. El rol de las ciudades dominicanas es crucial para la participación nacional en este plan global, pues más de la mitad de la población dominicana habita ya en las regiones metropolitanas del Gran Santo Domingo y de Santiago. Aproximadamente el 40% de la población dominicana habita en la región metropolitana del Gran Santo Domingo, y el Distrito Nacional (Santo Domingo de Guzmán) es el centro económico y cultural del sistema: Cuenta con la mayor densidad poblacional del país, también con el mayor índice de calidad de vida y los mayores volúmenes de inversión por kilómetro cuadrado en nuevas construcciones formales privadas. De igual forma, como ya se ha visto, aún enfrenta un clima de gran desigualdad en la distribución de riqueza transformada, sensibles pasivos medioambientales, poca inversión en infraestructura y poca regulación.

Escenario tendencial

- 230 De no tomarse acciones que aborden las distintas problemáticas identificadas en el diagnóstico, el territorio continuaría viendo sus desafíos incrementarse paulatinamente en detrimento de la población. La tendencia actual apunta a un estado crítico de la ciudad a 2030 si no cambia de rumbo su manejo y planificación:
- El indicador general de educación se mantendría sin mejora significativa como hasta ahora muestra el índice de desarrollo humano de la ONU. Esto mientras el poder económico y el acceso a servicios de salud de la población aumenta según la misma medición.
 - Los asentamientos informales seguirían creciendo sin control como la solución habitacional económica del DN por excelencia como sugiere la tendencia entre el 2002 y 2010.
 - En ausencia de alcantarillado, la contaminación de las aguas del subsuelo, arroyos, cañadas, ríos y frente marino por el efecto de las descargas sanitarias directas, llegaría a niveles aún más altos y abarcaría una huella mayor.
 - Esto implica una proliferación de enfermedades gastrointestinales y epidemias relacionadas.
 - El transporte público interconectado, expandido geográficamente y seguro, seguiría sin ser una opción disponible. Esto continuaría incentivando al crecimiento del número de vehículos privados en las calles. El parque vehicular privado en el DN, de crecer tan solo 6% anual comprendería cerca de 2.2 millones de unidades. Lo que significa un incremento de más del 100% en la población de estos vehículos.
 - Esto incrementaría aún más sensiblemente la contaminación del aire y la contaminación por ruido, nos haría más dependientes de combustible fósil, encarecería los viajes, provocaría demoras históricas en el tráfico y enormes pérdidas de productividad laboral y académica.
 - La sobrepoblación vehicular presente y futura hace y hará sensiblemente riesgoso el desplazamiento en vehículos no motorizados como bicicletas.
 - Las aceras en mal estado seguirán siendo obstruidas por accesos mal diseñados a propiedades, conteniendo secciones estrechas, niveles altos, poco arborizadas, de difícil acceso e inseguras.

Esto las seguirá haciendo poco atractivas para los desplazamientos peatonales y el uso del espacio público. Esto, aparte de encarecer los viajes, tiene un efecto dañino sobre la salud de las poblaciones a nivel mundial, causando una proliferación de enfermedades no contagiosas relacionadas al corazón y a la diabetes, así como enfermedades relacionadas a la ansiedad y depresión.

- i. Las dificultades de desplazamiento económico, seguro y saludable dentro del DN producen y seguirán produciendo en el futuro cercano un abandono del espacio público, lo que aparte de ser un problema integral de salud pública, también es un predictor de criminalidad y una seria limitante al necesario acceso democrático a toda la geografía de la ciudad.
- j. El déficit de espacio público verde, de más del 100%, seguirá provocando efectos de salud pública y limitando las grandes inversiones inmobiliarias en la ciudad, mismas que crean empleo directo e indirecto y dinamizan las industrias bancaria, de suplidores, ventas, construcción y mantenimiento.
- k. Como al día de hoy, los huracanes pondrán en riesgo el servicio de distribución aérea de electricidad, datos y otros servicios por cable a su paso.
- l. Sumado al déficit actual de espacio público verde de más de un 100%, la ciudad seguirá pavimentando y techando su huella absorbente privada, aumentando así cada año los caudales de escorrentía e inundaciones durante huracanes, tormentas y lluvias. Esto causando la pérdida de vidas humanas, perjudicando la salud pública, y causando sensibles pérdidas a la propiedad pública y privada. Los asentamientos informales y sus poblaciones serán siempre los más perjudicados en el proceso.
- m. Se esperan riesgos de inundaciones frecuentes de las zonas bajas del Distrito Nacional, unas en los bancos de los ríos Ozama e Isabelba, otras en la depresión topográfica rodeada de elevaciones que abarca porciones de los barrios Las Praderas, Los Prados, Los Restauradores y Evaristo Morales.
- n. Sin infraestructura, con recursos naturales en decadencia, un déficit sensible de calidad y cantidad de espacios públicos, y sin transporte público eficiente la inversión privada en la ciudad llegaría a un clímax y luego migraría a otro municipio u otro país. Para 2030 se proyecta que la población residente sea 1,101,332 personas.

231 De abordarse estratégicamente estas áreas prioritarias, la ciudad experimentaría una mejora histórica en la calidad de vida y la productividad de su población, en la calidad de su espacio público y en su capacidad de ser un anfitrión y atractor de nuevas inversiones. Para fines de sustentar el Plan Estratégico del Distrito Nacional a 2030, en este capítulo se enlistan y codifican los principales problemas del DN identificados en el diagnóstico previo, para luego alimentar una matriz de análisis de fortalezas oportunidades, debilidades y amenazas (FODA). En las secciones subsiguientes se identifica la visión derivada de la ciudad, sus lineamientos y sus objetivos generales y transversales. De igual forma, para cada objetivo se identifican estrategias y acciones o proyectos. Dichos objetivos además vienen relacionados a los Objetivos de Desarrollo Sostenible presentes en la Agenda 2030, a los compromisos contraídos como país en la Nueva Agenda Urbana, y a los objetivos generales de la Estrategia Nacional de Desarrollo.

7.1 Codificación de problemáticas basadas en diagnóstico PEDN2030

232 A continuación, los desafíos sistémicos identificados para el territorio desde el diagnóstico PEDN2030 se encuentran codificados. Esto para poder ilustrar qué objetivos del plan los abordan directa o indirectamente. Estos desafíos codificados están agrupados en las categorías: Desarrollo Humano,

Asentamientos Informales, Movilidad Urbana, Medio Ambiente, Infraestructura Fija, Residuos Sólidos y Marco Legal.

7.1.1 Desafíos desarrollo humano

- DH 01 En general, la población urbana de República Dominicana necesita ser empoderada con educación cívico-ciudadana que le permita potenciar sus niveles de participación en la toma de decisiones sobre la ciudad y a la vez ser más consciente de sus deberes en el manejo y desarrollo sostenible de los territorios. Esta formación incluye, pero no se limita a, ética de manejo vehicular.
- DH 02 Existe un déficit en la población carenciada del DN de formación en competencias técnicas y culturales, así como en emprendedurismo.
- DH 03 Existe un déficit en canales efectivos de participación ciudadana integrales.

7.1.2 Desafíos asentamientos Informales

- AI 01 Los asentamientos informales carecen de servicios de infraestructura y espacios públicos. La falta de infraestructura en asentamientos informales limita el acceso a recursos y servicios como el agua potable, alcantarillado y energía. El abasto y manejo improvisado del agua perjudica la calidad de vida de las poblaciones, hacer proliferar brotes de enfermedades gastrointestinales, y genera contaminación del suelo, el subsuelo, cañadas, ríos Isabela y Ozama, y el frente marino. La instalación y manejo de redes eléctricas improvisada provocan accidentes a la población, daños a las mejoras y pertenencias de habitantes, y pérdidas económicas el sistema.
- AI 02 Los asentamientos informales tienden a ocupar zonas inundables y/o de valor ecológico. Esto hace que las poblaciones se expongan a inundaciones y que se perjudique el equilibrio ecológico del territorio, y segrega estos espacios de valor ecológico.
- AI 03 El crecimiento de asentamientos informales no está planificado, controlado o monitoreado.
- AI 04 La población en asentamientos informales es vulnerable a inundaciones por eventos climáticos.
- AI 05 Existe contradicción legal en asentamientos informales cuando la tierra tiene un propietario formal no habitante, y que no consiente la ocupación de terceros que usufructúan la tierra.
- AI 06 Los incrementos de población entre 2002 y 2010 en el DN se dieron con frecuencia en zonas coincidentes con asentamientos informales y tugurios. Lo que sugiere que la demanda de vivienda económica en el DN se cubre en una medida importante con construcciones precarias, al margen del consentimiento de propietarios formales, y en zonas de riesgo y/o valor ecológico.
- AI 07 Los asentamientos informales tienden a limitar la conectividad vial dentro de la ciudad. Esto genera segregación social para el asentamiento y congestión de tráfico para la ciudad.

7.1.3 Desafíos movilidad urbana: Tráfico y tránsito

- MUTT 01 Las demoras del tráfico producen segregación territorial general.

- MUTT 02 El área de calles es comparativamente deficitaria.
- MUTT 03 La densidad de vías (km de calles/km² de ciudad) es deficitaria.
- MUTT 04 Existe una sobrepoblación de vehículos de motor privados, y con una tasa de crecimiento positiva y acelerada.
- MUTT 05 Existe una cobertura geográfica limitada de transporte público de calidad.
- MUTT 06 El servicio de transporte público interconectado y de calidad no satisface la demanda de movilidad.
- MUTT 07 Altas velocidades en vías céntricas ahuyentan peatones y ciclistas, y provocan segregación de zonas de la ciudad.
- MUTT 08 El trayecto fluvial Río Isabela-Río Ozama-frente marino no es utilizado como vía de transporte colectivo formal.
- MUTT 09 El transporte público precario genera congestión, emisiones, ruido, accidentes y vulnerabilidad a pasajeros.
- MUTT 10 Existe una baja densidad de estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado formal.
- MUTT 11 No existe red interconectada de transporte no motorizado.
- MUTT 12 Conectividad vial limitada por *cul-de-sacs*, mallas viales irregulares y asentamientos informales.
- MUTT 13 Existe poca capacidad instalada de edificios de estacionamiento para vehículos privados.
- MUTT 14 Actualmente los vehículos pesados que operan en la ciudad usan el horario diurno y nocturno comercial.

7.1.4 Desafíos movilidad urbana: Aceras

- MUA 01 La huella de aceras es comparativamente deficitaria.
- MUA 02 Cruces con pocos o inadecuados accesos de rampas.
- MUA 03 Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo.
- MUA 04 Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras.

7.1.5 Desafíos medio ambiente

- MA 01 Calidad del aire comprometida por emisiones de CO2 y otros contaminantes.
- MA 02 Subsuelo recibe descargas aguas negras de la mayoría de propiedades en ausencia de alcantarillado.
- MA 03 Agua contaminada llega a arroyos, ríos y el frente marino.
- MA 04 Aumento de escorrentía en ausencia de espacios públicos abiertos con suelo absorbente.
- MA 05 Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos.
- MA 06 Desechos sólidos plásticos en espacios públicos y recursos hídricos.

7.1.6 Desafíos infraestructura fija

- I 01 Alcance deficitario de alcantarillado sanitario y pluvial.
- I 02 Pérdidas en sistema de agua potable.
- I 03 Red precaria y vulnerable de distribución eléctrica y data.
- I 04 Red actual de distribución eléctrica y data genera contaminación visual. Esto tiene un efecto devaluador del espacio urbano y la propiedad.
- I 05 Déficit de red de distribución subterránea de gas causa que la población almacene precariamente tanques de gas en zonas residenciales, comerciales, escolares e institucionales.

7.1.7 Desafíos residuos sólidos

- RS 01 Los residuos sólidos se entregan sin clasificar en el origen.
- RS 02 Los residuos sólidos no son clasificados por el colector.
- RS 03 Los residuos sólidos no son clasificados y reciclados formal y sistémicamente en el destino.
- RS 04 El manejo de residuos sólidos no es financieramente autosustentable.

7.1.8 Desafíos de espacios públicos abiertos

- EPA 01: Mas de la mitad del territorio está a más de 400 metros de espacios públicos abiertos.
- EPA 02: Huella de EPAs es deficitaria.

7.1.9 Desafíos en marco legal de resiliencia

ML 01 El Código Civil Dominicano tiene provisiones que estimulan la ocupación no planificada de terrenos estatales.

ML 02 La Ley de 5038 de Condominios no facilita la transformación urbana, la seguridad ciudadana y los redesarrollos. Esto al no contemplar la terminación democrática de condominios, vida útil de edificios, y mecanismos efectivos de reposición de propiedad en caso de destrucción de la misma.

7.1.10 Desafíos de planificación de usos

PL 01 El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad.

7.1.11 Desafíos de equipamiento de salud pública

ESP 01 Como quedó evidenciado durante la pandemia del COVID-19, el Distrito Nacional tiene un déficit considerable de capacidad instalada en lo tocante a infraestructura de salud pública.

7.1.12 Desafíos de seguridad ciudadana

SC 01 El Distrito Nacional necesita garantizar un clima de seguridad ciudadana que ponga especial atención al bienestar integral de las mujeres, niños y niñas.

7.2 Análisis FODA basado en diagnóstico PEDN2030

233 Debajo se encuentra un análisis de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas (FODA) que presenta el Distrito Nacional. Cabe resaltar que las fortalezas y debilidades enlistadas son internas, mientras que las oportunidades y amenazas del territorio enlistadas son externas a él. Esta matriz es una herramienta alimentada por las consultas realizadas y la revisión técnica, que ayuda a identificar cómo posteriormente utilizar fortalezas para aprovechar oportunidades, y aprovechar a su vez las últimas para superar debilidades. Igualmente, el análisis ayuda a identificar cómo emplear fortalezas y reducir debilidades para evitar amenazas. Para cada categoría (fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas) se han elegido los puntos más relevantes, mismos que ya engloban en sí otros más específicos.

Tabla 1 c7. Lista identificada de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas para el DN

	Fortalezas	Oportunidades	Debilidades	Amenazas	Estrategias
--	-------------------	----------------------	--------------------	-----------------	--------------------

Desarrollo humano	<p>Mayor acceso a servicios educativos públicos y privados.</p> <p>Mayor conciencia nacional sobre la importancia de la educación.</p> <p>Disponibilidad de espacios físicos en comunidades, colegios y universidades para implementar programas.</p> <p>Disponibilidad de medios digitales y redes para implementar y difundir programas.</p> <p>Mayor densidad poblacional del país. Lo que hace posible proveer servicios a menor costo.</p> <p>Mayor índice de desarrollo humano.</p>	<p>Las agencias internacionales de cooperación tienen interés en el desarrollo humano a través de la educación, la formación técnica y el emprendedurismo.</p> <p>Los compromisos contraídos por el Estado Dominicano con Naciones Unidas mediante la aceptación de la Agenda 2030 y sus ODS, y la Nueva Agenda Urbana, lo comprometen a moverse en esta dirección.</p>	<p>En general, la población urbana de República Dominicana necesita ser empoderada con educación cívico-ciudadana que le permita potenciar sus niveles de participación en la toma de decisiones sobre la ciudad y a la vez ser más consciente de sus deberes en el manejo y desarrollo sostenible de los territorios. Esta formación incluye, pero no se limita a, ética de manejo vehicular.</p> <p>Existe un déficit en la población carenciada del DN de formación en competencias técnicas y culturales, así como en emprendedurismo.</p> <p>Existe un déficit en canales efectivos de participación ciudadana integrales.</p> <p>La educación es el indicador que menos progresa en las mediciones periódicas del Índice de Desarrollo Humano PNUD.</p>	<p>Bajas asignaciones presupuestarias del Gobierno Central para invertir en desarrollo humano.</p> <p>Que emerja una recesión económica.</p> <p>Epidemias.</p>	<p>Accesar a recursos para programas de educación cívico-ciudadana disponibles.</p> <p>Accesar a recursos para programas de formación técnica y cultural disponibles.</p> <p>Accesar a recursos para programas de formación en emprendedurismo disponibles.</p> <p>Crear y fortalecer canales de participación.</p> <p>Estimular a buenas conductas cívico ciudadanas y al impacto social constructivo dentro de la población.</p>
--------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Asentamientos Informales	<p>Voluntad general entre agencias públicas, organizaciones internacionales, comunidades de vecinos y sector privado de encontrar soluciones sostenibles para residentes y para la ciudad.</p> <p>Espacio disponible en subsuelo para la provisión de infraestructuras eléctricas, datos, alcantarillado sanitario y pluvial, gas, entre otras.</p> <p>El Estado invierte sumas record en infraestructura anualmente.</p> <p>Existe un crecimiento económico presente y proyectado a 2035 para la ciudad que puede encausarse para que mejoren las condiciones de los asentamientos informales.</p> <p>Existe la posibilidad de negociación entre propietarios formales de terrenos ocupados, ocupantes, el municipio y el gobierno central.</p> <p>Existe la posibilidad de reformular zonas deprimidas y carenciadas para tornarlas en zonas residenciales expandibles.</p> <p>En la mayoría de los casos, la conectividad vial en asentamientos informales puede mejorar con inversiones moderadas de tiempo y recursos.</p> <p>La topografía variada de la ciudad facilita el encausamiento natural de la escorrentía causada por precipitaciones e inundaciones hasta zonas de absorción,</p>	<p>La Agenda 2030 de Naciones Unidas con sus ODSs promueve el fin de la pobreza.</p> <p>La Nueva Agenda Urbana promueve el desarrollo humano, la inversión en infraestructura y la dignificación de la vivienda.</p> <p>Las agencias internacionales de cooperación tienen interés en el desarrollo humano a través de la educación, la formación técnica y el emprendedurismo.</p>	<p>Los asentamientos informales carecen de servicios de infraestructura y espacios públicos. La falta de infraestructura en asentamientos informales limita el acceso a recursos y servicios como el agua potable, alcantarillado y energía. El abasto y manejo improvisado del agua perjudica la calidad de vida de las poblaciones, hacer proliferar brotes de enfermedades gastrointestinales, y genera contaminación del suelo, el subsuelo, cañadas, ríos Isabela y Ozama, y el frente marino. La instalación y manejo de redes eléctricas improvisada provocan accidentes a la población, daños a las mejoras y pertenencias de habitantes, y pérdidas económicas el sistema.</p> <p>Los asentamientos informales tienden a ocupar zonas inundables y/o de valor ecológico. Esto hace que las poblaciones se expongan a inundaciones y que se perjudique el equilibrio ecológico del territorio, y segrega estos espacios de valor ecológico.</p> <p>El crecimiento de asentamientos informales no está planificado, controlado o monitoreado.</p> <p>La población en asentamientos informales es vulnerable a inundaciones por eventos climáticos.</p> <p>Existe contradicción legal en asentamientos informales cuando la tierra tiene un propietario formal no habitante, y que no consiente la</p>	<p>Bajas asignaciones presupuestarias del Gobierno Central para invertir en asentamientos informales.</p> <p>Bajas asignaciones presupuestarias del municipio para invertir en asentamientos informales.</p> <p>Eventos climáticos como huracanes, tormentas, inundaciones y sequías.</p> <p>Movimientos sísmicos.</p>	<p>Identificar las condiciones naturales de los suelos ocupados por asentamientos informales.</p> <p>Identificar el estatus jurídico y propietario de los suelos en asentamientos informales.</p> <p>Identificar los mecanismos legales de formalización de estatus legal de ocupación.</p> <p>Extender el alcance de la infraestructura de acueducto y alcantarillado a asentamientos a medida que entran en proceso de formalización.</p> <p>Tomas medidas para mejorar la resiliencia, la habitabilidad y el equilibrio ecológico los asentamientos.</p> <p>Identificar las oportunidades de mejora de conectividad vial en asentamientos informales. E implementar gradualmente trabajos que mejoren la conectividad.</p> <p>Monitorear el crecimiento de los asentamientos.</p>
---------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>balde, o cuerpos de agua.</p> <p>Seguridad ciudadana.</p>		<p>ocupación de terceros que usufructúan la tierra.</p> <p>Los incrementos de población entre 2002 y 2010 en el DN se dieron con frecuencia en zonas coincidentes con asentamientos informales y tugurios. Lo que sugiere que la demanda de vivienda económica en el DN se cubre en una medida importante con construcciones precarias, al margen del consentimiento de propietarios formales, y en zonas de riesgo y/o valor ecológico.</p> <p>Los asentamientos informales tienden a limitar la conectividad vial dentro de la ciudad. Esto genera segregación social para el asentamiento y congestión de tráfico para la ciudad.</p>		
--	--------------------------------------------------------------	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

<p>Movilidad urbana: Tráfico y tránsito</p>	<p>Voluntad general entre agencias públicas, organizaciones internacionales, comunidades de vecinos y sector privado de encontrar soluciones sostenibles para residentes y para la ciudad.</p> <p>Espacio disponible en subsuelo para la provisión de soluciones integradas y sostenibles de movilidad urbana.</p> <p>El Estado invierte sumas record en infraestructura anualmente.</p> <p>Disponibilidad de técnicos y planificadores capaces.</p> <p>Espacio disponible en vías para segregar carriles de transporte colectivo con miras a incentivar la migración de modos, de vehículo privado a transporte colectivo.</p> <p>Colaboración de los sindicatos de transporte en la búsqueda de soluciones sostenibles.</p> <p>Tránsito de vehículos pesados es más económico y rentable en horario nocturno no comercial.</p> <p>Existe la capacidad operativa y logística para interconectar rutas y modos.</p> <p>El sector privado tiene interés en invertir en estacionamientos de vehículos privados.</p> <p>En la mayoría de los casos, la conectividad vial en asentamientos informales puede mejorar con inversiones moderadas de tiempo y recursos.</p>	<p>Mercado global de inversiones en desarrollo inmobiliario.</p> <p>Mercado global de inversiones en infraestructura.</p> <p>Las principales rutas de transporte del país llegan al DN.</p> <p>La Agenda 2030 de Naciones Unidas con sus ODSs promueve la sostenibilidad en ciudades. La Nueva Agenda Urbana promueve la movilidad urbana sostenible.</p> <p>Las agencias internacionales de cooperación tienen interés en la movilidad urbana sostenible.</p>	<p>Las demoras del tráfico producen segregación territorial general.</p> <p>El área de calles es comparativamente deficitaria.</p> <p>La densidad de vías (km de calles/km2 de ciudad) es deficitaria.</p> <p>Existe una sobreabundancia de vehículos de motor privados, y con una tasa de crecimiento positiva y acelerada.</p> <p>Existe una cobertura geográfica limitada de transporte público de calidad.</p> <p>El servicio de transporte público interconectado y de calidad no satisface la demanda de movilidad.</p> <p>Altas velocidades en vías céntricas ahuyentan peatones y ciclistas, y provocan segregación de zonas de la ciudad.</p> <p>El trayecto fluvial Río Isabela-Río Ozama-frente marino necesita ser acondicionado antes de usarse como vía de transporte colectivo formal.</p> <p>El transporte público precario genera congestión, emisiones, ruido, accidentes y vulnerabilidad a pasajeros.</p> <p>Existe una baja densidad de estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado formal. Lo que perjudica el acceso democrático a toda la geografía de la ciudad y la "caminabilidad" de esta última. Esto en perjuicio de la salud y economía de la población, y del clima de inversión en la ciudad.</p>	<p>Bajas asignaciones presupuestarias del Gobierno Central para invertir en movilidad urbana.</p> <p>Bajas asignaciones presupuestarias del municipio para invertir en movilidad urbana.</p> <p>Eventos climáticos como huracanes, tormentas, inundaciones y sequías.</p> <p>Actividad sísmica.</p>	<p>Expandir el alcance geográfico de la red de transporte público de masas, transporte de calidad. E incentivar a su uso como alternativa a vehículos privados.</p> <p>Reemplazar unidades y modos obsoletos o artesanales que hacen vulnerable al sistema.</p> <p>Identificar las oportunidades de mejora de conectividad vial en la ciudad e implementar gradualmente trabajos que mejoren la conectividad.</p> <p>Interconectar el sistema de transporte público.</p> <p>Distribuir estaciones y paradas del sistema interconectado de transporte separadas distancias no mayores a los dos kilómetros.</p> <p>Implementar mecanismos de reducción de velocidad dentro de la ciudad.</p> <p>Facilitar la inversión privada en facilidades de estacionamientos que ayuden a desocupar los márgenes de vías usadas para estacionamiento.</p> <p>Facilitar inversiones en rutas formales de transporte de masas sobre los ríos Isabela y Osama, y el frente marino.</p> <p>Motivar mecanismos de transporte colectivo para empleados públicos, empleados corporativos y de industrias.</p> <p>Motivar soluciones de transporte colectivo para clientes de colegios privados. Soluciones de la opción de la parte interesada.</p>
----------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>Existe espacio disponible para aumentar la densidad de paradas y estaciones del sistema interconectado de transporte público.</p> <p>Seguridad ciudadana.</p> <p>Posición geográfica estratégica en el centro de la Región Ozama.</p> <p>Mayor densidad poblacional del país. Lo que hace posible proveer servicios a menor costo.</p>		<p>No existe red interconectada de transporte no motorizado.</p> <p>Conectividad vial limitada por cul-de-sacs, mallas viales irregulares y asentamientos informales.</p> <p>Existe poca capacidad instalada de edificios de estacionamiento para vehículos privados.</p> <p>Actualmente los vehículos pesados que operan en la ciudad usan el horario diurno y nocturno comercial.</p>		<p>Generar rutas de transporte no motorizado que conecten destinos laborales, recreativos, educativos y culturales en la ciudad.</p> <p>Generar alianzas con las industrias que emplean vehículos pesados para que sus operaciones tengan lugar en horarios nocturnos no comerciales.</p> <p>Motivar a la generación de centralidades comerciales, educativas e institucionales en zonas dormitorio para acercar el mercado de empleos a los residentes y evitar traslados por motivos laborales o educativos.</p>
Movilidad urbana: Aceras	<p>Un número importante de calles primarias, secundarias y terciarias en el DN posee espacio para ceder a la huella de aceras y así lograr que las ultimas aumenten su ancho y calidad cuando sea necesario.</p> <p>Existen departamentos de infraestructuras y proyectos con capacidad para reparar y rediseñar aceras que actualmente presentan obstáculos.</p> <p>Seguridad ciudadana.</p>	<p>La Agenda 2030 de Naciones Unidas con sus ODSs promueve la sostenibilidad en ciudades. La Nueva Agenda Urbana promueve la humanización de la ciudad y movilidad urbana sostenible.</p> <p>Las agencias internacionales de cooperación tienen interés en la movilidad urbana sostenible.</p>	<p>La huella de aceras es comparativamente deficitaria.</p> <p>Cruces con pocos o inadecuados accesos de rampas.</p> <p>Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo.</p> <p>Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras.</p> <p>Un número importante de aceras tiene una altura superior a 15 centímetros por encima de la calle.</p> <p>Aceras fragmentadas, angostas, altas, ocupadas por postes de distribución eléctrica, e instalaciones privadas y poco arborizadas limitan la "caminabilidad" en la ciudad y por ende el acceso democrático a la geografía de la ciudad. Esto en perjuicio de la salud y economía de la población, y del clima de inversión en la ciudad.</p>	<p>Bajas asignaciones presupuestarias del Gobierno Central para invertir en aceras.</p> <p>Bajas asignaciones presupuestarias del municipio para invertir en aceras.</p> <p>Movimientos sísmicos.</p>	<p>Determinar un ancho mínimo universal para aceras en el DN que permita circulación peatonal holgada en dos direcciones, arborización y señalización. Que sea universalmente accesible, sin desniveles o barreras, que se segregue de la calle sin crear un clima de exclusión, esto implica poca altura, y recursos que impidan a automóviles escalar cuando convenga.</p>

Medio ambiente	<p>El régimen de vientos en el DN logra dispersar los gases contaminantes y de efecto invernadero producidos por su actividad socioeconómica diaria.</p> <p>El acuífero en el subsuelo del DN corre hacia el Mar Caribe, al sur. Lo que permitiría su gradual descontaminación si cesaran las descargas de aguas negras a su lecho.</p> <p>El mercado dispone de lotes que pueden ser adquiridos para aumentar la huella de espacio público abierto (EPA) y verde. Esto para aumentar el área per cápita de EPAs actual y mejorar la absorción de escorrentía y precipitaciones.</p> <p>La topografía variada de la ciudad facilita el encausamiento natural de la escorrentía causada por precipitaciones e inundaciones hasta zonas de absorción, baldes, o cuerpos de agua.</p>	<p>La Agenda 2030 de Naciones Unidas con sus ODSs promueve la sostenibilidad en ciudades. La Nueva Agenda Urbana promueve el cuidado y recuperación del medio ambiente.</p> <p>Las agencias internacionales de cooperación tienen interés en la asesoría para el cuidado del medio ambiente por parte de los actores de la ciudad.</p>	<p>Calidad del aire comprometida por emisiones de CO2 y otros contaminantes.</p> <p>Subsuelo recibe descargas aguas negras de la mayoría de propiedades en ausencia de alcantarillado.</p> <p>Agua contaminada llega a arroyos, ríos y el frente marino.</p> <p>Aumento de escorrentía en ausencia de espacios públicos abiertos con suelo absorbente.</p> <p>Contaminación por ruido de vehículos de motor.</p> <p>Desechos sólidos plásticos en espacios públicos y recursos hídricos.</p> <p>Ocupación informal de áreas de valor ecológico y de espacios verdes.</p> <p>Proliferación de generadores eléctricos que causan emisiones de gases contaminantes y altos niveles de ruido y zumbido.</p> <p>Vertido de contaminantes al aire, a los arroyos y los ríos por parte de industrias.</p>	<p>Eventos climáticos como sequías, inundaciones, huracanes, tormentas, elevación del nivel del mar.</p> <p>Gases contaminantes provenientes de vertederos instalados en otros municipios.</p>	<p>Motivando a la masificación y adcentamiento del transporte público, se estimula al desuso de unidades privadas de vehículos de motor. Este proceso hace disminuir las emisiones de CO2 y otros contaminantes, así como hace disminuir los niveles de ruido en las calles.</p> <p>Expandiendo la infraestructura de acueductos y alcantarillado disminuyen las descargas de aguas negras contaminantes al subsuelo. Esto además mejora la salud pública.</p> <p>Crear políticas de incentivo a la clasificación y colección de residuos sólidos.</p> <p>Crear términos de referencia para el manejo de residuos y subproductos en plantas industriales.</p> <p>Mejorar el alcance y calidad de los servicios de distribución de energía eléctrica para desincentivar el uso de generadores de energía que causan emisiones y altos niveles de ruido.</p>
-----------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Infraestructura fija	<p>Voluntad general entre agencias públicas, organizaciones internacionales, comunidades de vecinos y sector privado de encontrar soluciones sostenibles para residentes y para la ciudad.</p> <p>Espacio disponible en subsuelo para la provisión de infraestructuras eléctricas, datos, alcantarillado sanitario y pluvial, gas, entre otras.</p> <p>El Estado invierte sumas record en infraestructura anualmente.</p> <p>Mayor densidad poblacional del país. Lo que hace posible proveer servicios a menor costo.</p>	<p>Mercado global de inversiones de fondos privados en infraestructura.</p> <p>La Agenda 2030 de Naciones Unidas con sus ODSs promueve la sostenibilidad en ciudades. La Nueva Agenda Urbana promueve la inversión en infraestructura.</p> <p>Las agencias internacionales de cooperación tienen interés en la inversión en infraestructura.</p> <p>Fondos de organismos financieros internacionales facilitan financiamiento para obras necesarias de infraestructura.</p> <p>Las tecnologías no invasivas de canalización para infraestructura subterránea están disponibles en el mercado internacional.</p> <p>Existe un proyecto de ley para regular y hacer posible Asociaciones Público-Privadas que aborden estos déficits.</p>	<p>Alcance deficitario de alcantarillado sanitario y pluvial. Causando problemas de salud pública, contaminación de arroyos, ríos y frente marino, así como el subsuelo.</p> <p>Pérdidas en sistema de agua potable.</p> <p>Red precaria y vulnerable de distribución eléctrica y data. Su estado genera accidentes, daños en el sistema, conexiones fraudulentas, y la expone a eventos climáticos como huracanes y tormentas.</p> <p>Red actual de distribución eléctrica y data genera contaminación visual. Esto tiene un efecto devaluador del espacio urbano y la propiedad.</p> <p>Alteraciones irregulares y fraudulentas a redes eléctricas, data, alcantarillado.</p> <p>Impactos de vehículos pesados.</p> <p>Déficit de red de distribución subterránea de gas causa que la población almacene precariamente tanques de gas en zonas residenciales, comerciales, escolares e institucionales.</p>	<p>Eventos climáticos como sequías, inundaciones, huracanes, tormentas, elevación del nivel del mar.</p>	<p>Expandir la infraestructura de acueductos y alcantarillado para disminuir las descargas de aguas negras contaminantes al subsuelo. Esto además para mejorar la salud pública.</p> <p>Mejorar el alcance y calidad de los servicios de distribución de energía eléctrica para desincentivar el uso de generadores de energía que causan emisiones y altos niveles de ruido.</p> <p>Soterrar en zonas no inundables y técnicamente aconsejables la red de energía eléctrica, data y otros servicios.</p>
-----------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Residuos sólidos	<p>Existen espacios en los programas académicos de escuelas, colegios y universidades para instruir a la población sobre la importancia de clasificar residuos.</p> <p>Existen espacios físicos de congregación (centros, iglesias, colegios, canchas) en las comunidades carenciadas para ejecutar programas de educación sobre clasificación de residuos.</p> <p>Existe voluntad y recursos en el sector privado para invertir en la clasificación y procesamiento de residuos sólidos.</p> <p>Mayor densidad poblacional del país. Lo que hace posible proveer servicios a menor costo.</p>	<p>Mercado global de inversiones en infraestructura.</p> <p>La Agenda 2030 de Naciones Unidas con sus ODSs promueve la sostenibilidad en ciudades. La Nueva Agenda Urbana promueve el manejo sostenible de desechos sólidos.</p> <p>Las agencias internacionales de cooperación tienen interés en asesorar en manejo de residuos sólidos.</p> <p>Epidemias causadas por el manejo precario de residuos sólidos en la región metropolitana.</p>	<p>Los residuos sólidos se entregan sin clasificar en el origen.</p> <p>Los residuos sólidos no son clasificados por el colector.</p> <p>Los residuos sólidos no son clasificados y reciclados formal y sistémicamente en el destino.</p> <p>El actual manejo de residuos sólidos no es financieramente autosustentable.</p> <p>Pocos esfuerzos presentes para educar a la población, y pocos mecanismos de manejo sostenible.</p>	<p>Eventos climáticos como sequías, inundaciones, huracanes, tormentas, elevación del nivel del mar.</p>	<p>Crear políticas de incentivo a la industria de clasificación y colección de residuos sólidos.</p> <p>Crear términos de referencia para el manejo de residuos y subproductos en plantas industriales.</p> <p>Educar a la población en la separación y tratamiento doméstico de residuos sólidos.</p> <p>Oficializar el manejo sostenible y productivo de residuos sólidos.</p>
-------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Espacios públicos abiertos</p>	<p>El mercado dispone de lotes que pueden ser adquiridos para aumentar la huella de espacio público abierto (EPA) y verde. Esto para aumentar el área per cápita de EPAs actual y mejorar la absorción de escorrentía y precipitaciones.</p> <p>La dirección de Planeamiento Urbano puede priorizar la ocupación formal y densificación en zonas cercanas a espacios públicos abiertos (EPAs), y desincentivar la ocupación/densificación en zonas alejadas de EPAs.</p> <p>La topografía variada de la ciudad facilita el encausamiento natural de la escorrentía causada por precipitaciones e inundaciones hasta zonas de absorción, baldes, o cuerpos de agua.</p> <p>Clima predominantemente cálido durante el año.</p> <p>Seguridad ciudadana.</p>	<p>Mercado global de destinos urbanos atractivos para turismo recreativo y de eventos.</p> <p>Interés internacional por destinos de clima cálido.</p> <p>La Agenda 2030 de Naciones Unidas con sus ODSs promueve la sostenibilidad en ciudades. La Nueva Agenda Urbana promueve la proliferación y mantenimiento de los espacios públicos.</p>	<p>Mas de la mitad del territorio está a más de 400 metros de espacios públicos abiertos.</p> <p>Huella de EPAs es deficitaria.</p> <p>Ocupación informal para fines comerciales y de refugio.</p>	<p>Eventos climáticos como sequías, inundaciones, huracanes, tormentas, elevación del nivel del mar.</p> <p>Inmigración informal.</p>	<p>Motivar desde la planificación urbana a que más viviendas tengan acceso a espacios públicos próximos.</p> <p>Expandir la huella de espacio público en la ciudad.</p> <p>Priorizar la creación de nuevos espacios públicos absorbentes-verdes.</p> <p>Identificar las zonas de mayor necesidad de espacios públicos, basado en la demanda poblacional y en los riesgos por inundación.</p> <p>Promover que los espacios públicos sean universalmente accesibles.</p> <p>Prevenir la ocupación informal es espacios públicos y motivar a la desocupación actual de estos espacios.</p>
------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Marco legal de resiliencia	Existen los mecanismos para formular propuestas y llamar a consultas relacionadas a la actualización de marcos legales.	<p>Las agencias internacionales que trabajan en resiliencia urbana tienen fondos y comparten conocimientos para mejorar integralmente las condiciones de resiliencia en ciudades.</p> <p>Los compromisos contraídos por el estado Dominicano con Naciones Unidas mediante la aceptación de la Agenda 2030 y sus ODS, y la Nueva Agenda Urbana, lo comprometen a moverse en esta dirección.</p>	<p>El Código Civil Dominicano tiene provisiones que estimulan la ocupación no planificada de terrenos estatales.</p> <p>La Ley de 5038 de Condominios no facilita la transformación urbana, la seguridad ciudadana y los redesarrollos. Esto al no contemplar la terminación democrática de condominios, vida útil de edificios, y mecanismos efectivos de reposición de propiedad en caso de destrucción de la misma.</p>	Eventos climáticos como sequías, inundaciones, huracanes, tormentas, elevación del nivel del mar.	<p>Generar un plan de ordenamiento territorial que abarque toda la geografía del DN y que este informado por la Agenda 2030 con sus ODS, la Nueva Agenda Urbana y la Estrategia Nacional de Desarrollo.</p> <p>Actualizar el Código Civil para restringir los saneamientos catastrales.</p> <p>Actualizar la Ley de Condominios para incluir provisiones sobre la vida útil del edificio, garantizar la reposición de la vivienda en caso de destrucción y democratizar las decisiones de terminación del condominio.</p>
Planificación de usos	Existen estructuras de colaboración entre el Ayuntamiento del Distrito Nacional y organismos internacionales.	<p>Existen agencias internacionales como USAID, AFD, GIZ, JICA y AECID que trabajan en planes de desarrollo tienen fondos y comparten conocimientos para ayudar a mejorar integralmente las condiciones en ciudades.</p> <p>Los compromisos contraídos por el estado Dominicano con Naciones Unidas mediante la aceptación de la Agenda 2030 y sus ODS, y la Nueva Agenda Urbana, lo comprometen a moverse en esta dirección.</p>	El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad.	Eventos climáticos como sequías, inundaciones, huracanes, tormentas, elevación del nivel del mar.	Generar un plan de ordenamiento territorial que abarque toda la geografía del DN y que este informado por la Agenda 2030 con sus ODS, la Nueva Agenda Urbana y la Estrategia Nacional de Desarrollo.

Fuente. Elaboración propia basada en consultas y diagnóstico PEDN2030

234 **Resumen.** En la tabla debajo se sintetizan los aprendizajes del análisis FODA. Se puede apreciar la identificación de objetivos producto de plantear el uso de fortalezas para el aprovechamiento de oportunidades y disminución de amenazas. Así mismo se plantea cómo superar debilidades aprovechando oportunidades y evitando amenazas.

Tabla 2 c7. Lista identificada de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas para el DN

<p>Oportunidades y Amenazas/ Fortalezas y Debilidades</p>	<p>Principales Oportunidades</p> <ul style="list-style-type: none"> • Respaldo de Agenda 2030 y sus ODSs, Nueva Agenda Urbana, Estrategia Nacional de Desarrollo y PMUS. • Mercado internacional de desarrollo inmobiliario, inversiones en infraestructura, y turismo urbano. • Organismos internacionales con fondos para programas de educación, desarrollo humano y expansión de infraestructura. • Mayor inversión estatal anual en infraestructura y planificación. 	<p>Principales Amenazas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eventos climáticos como inundaciones, tormentas, huracanes, elevación de nivel del mar, intensas lluvias o sequías. • Recesión económica eventual. • Inmigración informal. • Epidemias.
<p>Principales Fortalezas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ubicación geográfica céntrica en la región metropolitana. • Centro histórico y cultural de la región metropolitana. • Crecimiento económico presente y proyectado a 2035. • Topografía que facilita la conducción de aguas de escorrentía y precipitaciones en la mayor parte de su superficie. • Disponibilidad de lotes en el mercado que podrían adquirirse para convertirse en espacios públicos. • Disponibilidad de espacio marginal de vías específicas para mejorar el ancho y calidad de aceras. • Planes de mejorar, interconectar y masificar el transporte público en la región metropolitana. • Mayor índice de desarrollo humano y mayor densidad poblacional de RD. • Zona de mayor inversión de capital privado en construcción por unidad de área. 	<p>Usar fortalezas para aprovechar oportunidades</p> <ul style="list-style-type: none"> • Atraer inversión de mercados de desarrollo creando términos de referencia para modelos como el de asociaciones público-privadas y otras. • Atraer inversión mejorando el estado de la ciudad. • Emplear parte de los ingresos fiscales vinculados a la ciudad para invertir en la infraestructura y condiciones de la ciudad. • Crear y mediatizar internacionalmente planes de gran alcance de inversión en la ciudad. 	<p>Usar fortalezas para disminuir incidencia de amenazas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Invertir en hacer la ciudad más resiliente: • Terminar las contradicciones legales de la propiedad en asentamientos informales. • Mejorar la calidad de los asentamientos informales: Infraestructura, integridad de viviendas, manejo de residuos sólidos, impacto ecológico. • Expandir la huella de la ciudad destinada a espacios públicos verdes para aumentar la absorción de escorrentía. • Crear áreas inundables para mitigar el efecto de las inundaciones naturales. • Mejorar y expandir alcantarillado pluvial. • Sanear la red de distribución eléctrica, data y otros servicios, y soterrarla en donde sea técnicamente aconsejable.
<p>Principales Debilidades</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bajos niveles de educación cívico ciudadana en población general. Bajos niveles de educación técnico-cultural y de emprendedurismo en poblaciones carenciadas. • Poco espacio público abierto que representa un pasivo de salud pública y calidad de vida, y limita la capacidad de la ciudad de absorber escorrentía y precipitaciones. • Aceras estrechas, altas, bloqueadas, poco arborizadas, y/o a veces ocupadas permanente o intermitentemente. Desprovistas de rampas desde calle. • Poco alcance geográfico de transporte público de calidad y baja densidad de estaciones y paradas. • Sobre población vehículos privados. • Tránsito de vehículos pesados en horarios diurnos y comerciales. • Conectividad vial limitada en zonas del DN. • Poca cobertura de infraestructura sanitaria. • Algunas zonas topográficamente deprimidas rodeadas de elevaciones o frente a cuerpos de agua. • Contaminación aguas subterráneas, arroyos, cañadas, ríos y frente marino. 	<p>Superar debilidades aprovechando oportunidades</p> <ul style="list-style-type: none"> • Crear programas de educación cívico-ciudadana, cultural y técnica, y de emprendedurismo. • Expandir la huella de espacios públicos abiertos y verdes para satisfacer la demanda per cápita y para mejorar la absorción a escala urbana de escorrentía, inundaciones y lluvias. • Acondicionar el estado de aceras para que favorezcan su uso: Accesibilidad universal, nivel ininterrumpido, ancho mínimo holgado, arborización y señalización. • Expandir la cobertura geográfica del sistema interconectado de transporte público y formal. Y promoverlo como un sustituto de vehículos privados. Aumentar la densidad de paradas y estaciones. • Regular que los vehículos pesados circulen en horarios nocturnos no comerciales. • Mejorar la conectividad vial en zonas específicas del DN. 	<p>Reducir debilidades evitando amenazas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejorar las condiciones de asentamientos vulnerables: Infraestructura, movilidad, aseo, vivienda, impacto ambiental. • Expandir la huella de espacios públicos verdes absorbentes. Crear zonas inundables para evitar el paso del agua a poblaciones vulnerables y la ciudad en general. • Mejorar y expandir alcantarillado pluvial. • Sanear y soterrar la red de distribución eléctrica en donde sea técnicamente aconsejable. • Manejar sosteniblemente los residuos sólidos y químicos que actualmente se vierten en arroyos, cañadas y ríos. • Invertir en transporte público masivo y formal como mecanismo para reducir la sobre población de vehículos privados que emiten CO2 y contaminan por ruido también.

<ul style="list-style-type: none"> •Asentamientos informales en estado de vulnerabilidad. Y ocupación informal de espacios. •Red aérea de electricidad y servicios vulnerable a eventos climáticos y vandalismo, y visualmente contaminante. •Déficit de red de distribución subterránea de gas causa que la gente y entidades almacenen precariamente tanques de gas. •Residuos sólidos no son clasificados o reciclados. •Legislación desactualizada en Código Civil y Ley de Condominios que perjudica la resiliencia urbana. 	<ul style="list-style-type: none"> •Expandir la cobertura de infraestructura de acueducto y alcantarillado en toda la geografía del DN. Y restringir las descargas al subsuelo y cuerpos de agua. •Mejorar alcantarillado pluvial y absorción en zonas deprimidas topográficamente. •Mejorar el estatus legal, medio ambiental, y de infraestructura de asentamientos informales. •Sanear la red de distribución eléctrica, datos y otros servicios, incluyendo su soterramiento en donde sea aconsejable. •Regular la cadena de clasificación y tratamiento de residuos sólidos desde su colección en origen hasta su reciclado. 	
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

Fuente: Elaboración propia basada en consultas y diagnóstico PEDN2030

7.3 Visión de Santo Domingo de Guzmán y sus lineamientos

7.3.1 Visión de ciudad en PEDN2030

235 La visión de Santo Domingo de Guzmán a 2030 recoge el sentir de los actores de la ciudad orientado a recuperar su “caminabilidad”, lo que incluye de forma prioritaria el acceso democrático a su geografía y un sistema integral de transporte sostenible; a la vez, la visión refleja el clamor de la población por mejor calidad de vida y desarrollo urbano sostenible, lo que implica que la demarcación municipal y el gobierno central deberán asumir compromisos relacionados a su espacio público e infraestructura. De igual forma, la visión vincula el desarrollo de la ciudad con una mentalidad social cívica. Lo último hace alusión a un tratamiento responsable de la ciudad y sus recursos por parte de los seres humanos que la usan.

236 De esta forma, el enunciado construido producto de la interpretación de consultas a los actores de la ciudad se lee: *“Santo Domingo de Guzmán, ciudad caminable y cívica de Las Américas que crece sosteniblemente.”* Como visión holística de ciudad para el mediano y largo plazo que envuelve una pluralidad de proyectos específicos y se dirige a aun población diversa, se priorizó que fuese de redacción sucinta y llana.

7.3.2 Lineamientos

237 De esta visión se desprenden dos lineamientos fundamentales. El primer lineamiento (L1) *“ciudad cívica”* tiene que ver con el desarrollo integral de las personas que usan y viven en el territorio. El segundo lineamiento (L2) *“ciudad caminable que crece sosteniblemente”*, recoge las capas de infraestructura y servicios de la ciudad. Específicamente se refiere a la distribución de riqueza transformada en infraestructura y servicios que debe llevarse a cabo en el Distrito Nacional para que el territorio pueda sumarse al cumplimiento de la agenda 2030 y sus objetivos de desarrollo sostenibles. Cabe señalar que segundo lineamiento reúne el concepto de “ciudad caminable” con el de “crecimiento sostenible” debido a que en el plan ambos se abordan primariamente desde la inversión en infraestructura en complemento de las acciones enfocadas al desarrollo humano estipuladas en el primer lineamiento. Lineamientos generales del PEDN2030:

Lineamiento 1 (L1): Ciudad cívica: Desarrollo Humano

Lineamiento 2 (L2): Ciudad caminable que crece sosteniblemente: Infraestructura

Grandes ejes temáticos PEDN2030



Fuente: Elaboración propia

7.4 Objetivos del PEDN 2030

238 El PEDN2030 debe atender a las necesidades de la población del Distrito Nacional y ser proactivamente convergente con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), los compromisos asumidos con la Nueva Agenda Urbana y la Estrategia Nacional de Desarrollo de República Dominicana. Con este norte, el PEDN2030 ha identificado a lo largo de dos años siete objetivos fundamentales y ocho objetivos que impactan uno o más objetivos fundamentales, estos últimos son llamados objetivos transversales. De estos dos grupos se desprenden estrategias, de las cuales se derivan acciones o proyectos.

7.4.1 Objetivos fundamentales

239 Estos objetivos abarcan campos relativamente interdependientes entre sí. Estos cubren los temas: Desarrollo humano, movilidad urbana, conectividad vial, espacios públicos, asentamientos informales, alcantarillado pluvial y sanitario, red urbana de distribución eléctrica y data, y residuos sólidos.

A. L1: Ciudad cívica

En este lineamiento emergieron cuatro dimensiones que se interconectan de forma integral para abordar el bienestar y desarrollo humano: Economía naranja, participación, educación vocacional y educación cívica.

Grandes ejes temáticos Desarrollo Humano PEDN2030



Fuente: Elaboración propia

Objetivo 1: Desarrollo humano. Brindar herramientas, conocimientos y canales de participación a comunidades e individuos para que sean los agentes de su desarrollo cívico y socio económico.

B. L2: Ciudad caminable que crece sosteniblemente

En este lineamiento igualmente emergieron cuatro dimensiones o capas que deben abordarse para potenciar el bienestar humano a través del equipamiento de la ciudad: Mejora y fomento de expansión del espacio público, masificación del tránsito y peatonalización, manejo sostenible de residuos sólidos y redes de cableado, alcantarillado y gas.

Grandes ejes temáticos Infraestructura PEDN2030



Fuente: Elaboración propia

Objetivo 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial. Motivar mediante alianzas con las demás agencias públicas una ciudad caminable medida por la proximidad entre estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado, así como su alcance geográfico, la calidad de las aceras de la ciudad, la calidad del aire y los niveles de ruido.

Objetivo 3: Acceso y expansión de espacios públicos abiertos. Fomentar la expansión de la huella de espacios públicos abiertos del Distrito Nacional y mejorar la calidad urbana de espacios existentes.

Objetivo 4: Calidad de vida en poblaciones de asentamientos informales. Contribuir a elevar la calidad de vida de poblaciones en asentamientos informales, y apoyar al gobierno central en sus esfuerzos hacia la reducción de la huella de los territorios clasificados como informales mediante su formalización y reformulación según el tipo jurídico y natural de suelo que ocupan.

Objetivo 5: Expansión de alcantarillado pluvial y sanitario. Motivar a la cobertura geográfica del Distrito Nacional con un circuito eficiente de alcantarillado sanitario y pluvial, y agua potable. De capacidad calculada en base a una demanda presente y proyectada para barrios y vías. Acompañando esto de una normativa que limite el vertido de aguas residuales al acuífero subterráneo donde sea posible.

Objetivo 6: Red urbana resiliente para distribución eléctrica, de datos y otros servicios. Motivar al soterrado de cableado general en al menos vías primarias y secundarias del Distrito Nacional en donde las condiciones de suelo lo hagan recomendable. Motivar a la creación de red de distribución de gas en la ciudad.

Objetivo 7: Manejo productivo de desechos sólidos. Mediante alianzas con actores públicos y privados, motivar a la creación e implementación de un mecanismo de aprovechamiento productivo de los desechos sólidos que se producen en el Distrito Nacional.

Objetivo 8: Actualización planificación urbana. Llevar a cabo un proceso de actualización participativa de normativas relacionadas a usos de suelo en la ciudad, retiros, alturas, densidades, edificabilidad, proximidad a vías y proximidad a espacios públicos abiertos. De igual forma, actualizar marcos legales que condicionan resiliencia en la ciudad.

Objetivo 9: Respuesta ante emergencias sanitarias y seguridad ciudadana. Mediante alianzas, contribuir a mejorar la capacidad de la ciudad para enfrentar emergencias de salud pública presentes y futuras, y colaborar a la vez a elevar los niveles de seguridad ciudadana existentes.

Resumen objetivos PEDN2030



Fuente: Elaboración propia

7.4.2 Objetivos transversales (OT)

240 Los objetivos transversales se vinculan expresamente con otros objetivos del plan, de ahí su adjetivo “transversal”. El PEDN2030 ha identificado ocho objetivos que inciden en los campos: Equidad en distribución de riqueza, equidad en acceso a la ciudad, equidad en participación ciudadana, crecimiento económico, equidad en salud pública, marcos legales para resiliencia urbana, resiliencia urbana, y cuidado del medio ambiente. Con esto en cuenta, los objetivos transversales se enlistan a continuación:

Objetivo transversal 1: Equidad en distribución de riqueza transformada. Invertir recursos públicos en infraestructura y educación ciudadana de forma que genere el mayor beneficio para los habitantes de la ciudad.

Objetivo transversal 2: Equidad en acceso democrático a la geografía de la ciudad. Priorizar la proximidad entre las poblaciones y espacios públicos, y centros urbanos de uso mixto.

Objetivo transversal 3: Equidad en participación ciudadana y acceso a Big Data. En sintonía con la llamada “Cuarta Revolución Industrial”, primariamente digital y colaborativa, proveer mecanismos de participación que permitan a los usuarios de la ciudad reportar sus observaciones e ideas, así como tomar parte en los procesos de administración de la ciudad. También, motivar al acceso a universal a Internet, así como al levantamiento permanente y publicación de datos cuantitativos de la ciudad para consumo de los ciudadanos. Esto incluye datos permanentemente actualizados de movilidad urbana, energía, comunicaciones, estado del aire, agua, y otros indicadores medio ambientales.

Objetivo transversal 4: Crecimiento económico. En sintonía con la llamada “Cuarta Revolución Industrial”, primariamente digital y colaborativa, mejorar el estado de la ciudad para motivar a nuevas inversiones e industrias en un marco de innovación y emprendedurismo.

Objetivo transversal 5: Salud pública. Atender los déficits de infraestructura y educación que vulneran decisivamente la salud pública en la ciudad.

Objetivo transversal 6: Actualización de marcos legales para la resiliencia. Motivar a la actualización de provisiones de marcos jurídicos como el Código Civil de RD y la Ley de Condominios 5038 que limitan la resiliencia urbana. Esto para limitar el crecimiento no planificado en la ciudad y facilitar las mejoras urbanas de diversas escalas.

Objetivo transversal 7: Ciudad resiliente. Mejorar la capacidad de la ciudad para soportar y reponerse a eventos climáticos y sísmicos.

Objetivo transversal 8: Cuidado y recuperación del medio ambiente. Mediante alianzas, motivar al mantenimiento y regeneración de zonas de valor ecológico, así como al mejoramiento de la calidad del aire y de los recursos hídricos urbanos.

ACCIONES, PROGRAMAS Y PROYECTOS

7.5 Objetivo 1: Desarrollo humano

241 Este objetivo abarca las necesidades de la población residente y flotante en materia de formación cívico-ciudadana, técnica y cultural. Adicionalmente implica la formación en emprendedurismo. El objetivo lee de la siguiente forma:

“Brindar herramientas, conocimientos y canales de participación a comunidades e individuos para que sean los agentes de su desarrollo cívico y socio económico.”

Problemáticas codificadas que aborda directa o indirectamente: DH 01, DH 02 y DH 03.

7.5.1 Estrategias y proyectos

Estrategia 1: Participación. Crear desde ADN una plataforma de reporte y consulta para los usuarios de la ciudad.

Generales:

- A. Proyectos: (1) Mi Santo Domingo, (2) Big Data SD
- B. Líder: ADN (Dirección TIC, Oficina de Innovación)
- C. Actores: ADN, universidades, empresas, etc.
- D. Financiamiento: ADN, Potencial APP

Estrategia 2: Derechos y deberes en la ciudad. Crear e implementar un módulo de educación cívica en los programas de escuelas, colegios y universidades. Así como llevar dicho módulo a barrios e instituciones educativas diversas gratuitamente.

Generales:

- A. Proyecto: (3) Modo Santo Domingo
- B. Líder: ADN (Dirección TIC, Oficina de Innovación)
- C. Actores: ADN, universidades, colegios, empresas, etc.
- D. Financiamiento: ADN, organismo internacional (Ej. UCCI, BID), potencial APP

Estrategia 3: Empleabilidad. Asesorar comunidades sobre actividades económicas y culturales que podrían llevar a cabo para mejorar su economía, brindándoles entrenamiento y acompañamiento.

Generales:

- A. Proyecto: (4) Creciendo: Educación Cultural y Económica, (5) Centro de Desarrollo Comunitario
- B. Líder: ADN (Despacho, Oficina de Innovación, Dir. Servicio Social y Comunitario)
- C. Actores: ADN, universidades, empresas, etc.
- E. Financiamiento: ADN, organismo internacional (Ej. UCCI, BID), potencial APP

Estrategia 4: Emprendedurismo. Crear espacios para evaluar ideas de ciudadanos emprendedores, asesorarlos sobre mejores prácticas y financiamientos, y acompañarlos en las etapas embrionarias.

Generales:

- A. Proyecto: (5) Centro de Desarrollo Comunitario
- B. Líder: ADN (Despacho)

- C. Actores: ADN, universidades, empresas, etc.
- F. Financiamiento: ADN, organismo internacional (Ej. UCCI, BID), potencial APP

Estrategia 5: La ciudad como socia cultural. Fomentar que los emprendedores culturales usen la ciudad permanentemente para sus actividades, esto de formas y frecuencias programadas por la municipalidad.

Generales:

- A. Proyecto: (6) Calendario DN: Recreación y Cultura (posible aplicación móvil)
- B. Líder: ADN (Despacho)
- C. Actores: ADN, empresas privadas
- G. Financiamiento: ADN, potencial APP

Estrategia 6: Reforzamiento positivo. Premiar a individuos y organizaciones cuando hayan llevado a cabo labores extraordinarias en servicio de la ciudad o el país.

Generales:

- A. Proyecto: (7) Premio Santo Domingo a la Cultura, Ciencia y Heroísmo
- B. Líder: ADN (Despacho)
- C. Actores: ADN, empresas privadas
- D. Financiamiento: ADN, potencial APP

7.5.2 Vinculaciones entre planes

A. Objetivos PEDN2030 directamente relacionados:

- OB: 2 y 7
- OT: 1 y 3

B. Objetivos Desarrollo Sostenible Agenda 2030 PNUD directamente relacionados:

- ODS: 1, 4, 5, 8, 9, 10 y 17

C. Compromisos de la Nueva Agenda Urbana directamente relacionados:

Participación: 13, 14, 26, 31, 38, 41, 48, 72, 90, 92, 138, 148, 155, 156 y 160

Educación: 13, 14, 32, 34, 36, 61 y 108

Empleo: 14, 43, 46, 56, 57, 61, 108 y 133

Igualdad: 5, 11, 12, 13, 14, 25, 26, 40, 89, 90, 120, 126 y 136

Industrias: 45 y 60

Cultura: 10, 13, 14, 26, 28, 33, 34, 37, 38, 45, 48, 60, 97, 109, 119, 124 y 125

Fondos: 139, 141 y 143

D. Objetivos generales de la Estrategia Nacional de Desarrollo relacionados:

- OGs: 1.3, 2.1, 2.3, 2.6, 3.1, 3.3, 3.4

Políticas transversales: Derechos humanos, enfoque de género, participación social, uso de TICs.

7.6 Objetivo 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial

242 Este objetivo aborda de forma integral las estrategias y acciones orientadas a mejorar el sistema de movilidad urbana sostenible del Distrito Nacional. El objetivo lee:

“Motivar mediante alianzas con las demás agencias públicas una ciudad caminable medida por la proximidad entre estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado, así como su alcance geográfico, la calidad de las aceras de la ciudad, la calidad del aire y los niveles de ruido.”

Problemáticas codificadas que aborda directa o indirectamente: DH 01, AI 07, MUTT 01-14, PL 01, MUA 01-04, MA 01 y MA 05.

7.6.1 Estrategias y proyectos

243 Las estrategias de movilidad urbana del PEDN2030 tienen lugar en el marco al Artículo 14 de la Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana. El mencionado artículo manda a la debida coordinación entre los gobiernos municipales y el gobierno central a través del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT).

244 **Estrategia 1:** Expansión red de transporte. Motivar a la expansión geográfica el sistema de transporte de masas subterráneo y de superficie, con estaciones y paradas de rutas interconectadas distanciadas no más de dos kilómetros entre sí.

Generales:

- A. Proyectos: (8) Corredores de autobús interconectados, (9) Expansión de Metro SD
- B. Líder: INTRANT y OPRET
- C. Actores: INTRANT, OPRET y ADN (Dirección de Tránsito y Movilidad Urbana)
- D. Financiamiento: Gobierno central-organismos internacionales

245 **Estrategia 2:** Sustitución de modos artesanales. Motivar al reemplazo de la flota de conchos del transporte público por vehículos más seguros y de mayor capacidad.

Generales:

- A. Proyecto: (10) Acción en Plan de Movilidad Urbana Sostenible de INTRANT
- B. Líder: INTRANT
- C. Actores: INTRANT y ADN (Dirección de Tránsito y Movilidad Urbana)
- D. Financiamiento: Gobierno central-organismos internacionales-Posible APP

246 **Estrategia 3:** Ruta fluvial-marítima. Motivar la creación de ruta fluvial-marítima de transporte colectivo sobre los ríos Ozama e Isabela y el frente marino del Distrito Nacional.

Generales:

- A. Proyecto: (11) Ruta Fluvial-Marítima del DN
- B. Líder: INTRANT-ADN (Despacho, Dirección de Tránsito y Movilidad Urbana, OPEDN)
- C. Actores: ADN, INTRANT, OPRET
- D. Financiamiento: APP, gobierno central-organismos internacionales

247 Estrategia 4: Conectividad vial. Motivar a la conexión de rutas de la ciudad actualmente bloqueadas por porciones específicas de ocupaciones informales.

Generales:

- A. Proyecto: (12) Conectividad vial DN
- B. Líder: INTRANT-ADN (Dirección de Tránsito y Movilidad Urbana, Dir. Planeamiento Urbano, OPEDN)
- C. Actores: ADN, INTRANT
- D. Financiamiento: ADN, gobierno central-organismos internacionales

248 Estrategia 5: Transporte no motorizado. Sobre la superficie de la vía pública, crear circuito de carriles señalizados y seguros para ciclistas.

Generales:

- A. Proyecto: (13) Plan de Acción y Seguridad Ciclista (14) Red Ciclo-rutas del DN
- B. Líder: INTRANT-ADN (Dirección de Tránsito y Movilidad Urbana, OPEDN, Dir. Infraestructura, Dir. Planeamiento Urbano)
- C. Actores: ADN, INTRANT, OPRET
- D. Financiamiento: ADN, posible APP, donaciones, gobierno central-organismos Internacionales

249 Estrategia 6: Vindicación universal de aceras. Reformar gradualmente las aceras para mejorar, según sea el caso, el ancho de su sección, su accesibilidad universal, arborización y equipamiento. Complementariamente, también eliminar barreras por desniveles y otras causas.

Generales:

- A. Proyecto: (15) Aceras completas DN
- B. Líder: ADN (Dir. Infraestructura, OPEDN, Dir. Planeamiento Urbano, Dir. Mantenimiento y Obras Comunitarias)
- C. Actores: ADN
- D. Financiamiento: ADN, posible APP, donaciones, gobierno central-organismos Internacionales

250 Estrategia 7: Peatonalización. Previo estudio técnico, peatonalizar tramos de calles de forma intermitente o permanente.

Generales:

- A. Proyecto: (16) Peatonalización DN
- B. Líder: INTRANT-ADN (OPEDN, Dir. Planeamiento Urbano, Dir. Tránsito y Movilidad Urbana, Dir. Infraestructura, Dir. Mantenimiento y Obras Comunitarias).
- C. Actores: ADN, INTRANT
- D. Financiamiento: ADN, posible APP, donaciones, gobierno central-organismos Internacionales

- 251 **Estrategia 8:** Descentralización. Desde el Plan de Ordenamiento Territorial, estimular a la creación de centralidades urbanas de uso comercial, corporativo e institucional en las circunscripciones 3 y 2 para limitar los desplazamientos motivados por estos usos.

Generales:

- A. Proyecto: (17) Plan de Ordenamiento Territorial
- B. Líder: ADN (Dir. Planeamiento Urbano, OPEDN)
- C. Actores: ADN
- D. Financiamiento: ADN y organismos internacionales

- 252 **Estrategia 9:** Reducción velocidad. Desincentivar la velocidad de vehículos de motor dentro del DN para disminuir accidentes de tránsito y estimular la circulación peatonal y no motorizada. Particularmente, proveer calmado de tráfico en la avenida Anacaona y el Malecón de Santo Domingo para estimular al acceso peatonal y uso del Parque Mirador Sur y Parque Litoral Sur.

Generales:

- A. Proyecto: (18) Calmado de tráfico DN
- B. Líder: INTRANT-ADN (Dir. Tránsito y Movilidad Urbana, OPEDN)
- C. Actores: ADN, INTRANT
- D. Financiamiento: ADN, gobierno central, posible APP, donaciones, organismos Internacionales

- 253 **Estrategia 10:** Alianzas. Crear alianzas con los grandes grupos que componen el parque vehicular privado para pactar modos de transporte y horarios. Estimular a modos de transporte colectivos (públicos o privados) para clientes de colegios privados, empleados públicos y empleados corporativos. Pactar horarios no comerciales para tráfico de vehículos pesados en el DN.

Generales:

- A. Proyectos: (19) Alianza transporte corporativo
(20) Alianza transporte escolar
(21) Alianza transporte empleados públicos
(22) Alianza vehículos pesados
- B. Líder: INTRANT-ADN (OPEDN, Dir. Tránsito y Movilidad Urbana)
- C. Actores: ADN, INTRANT, DIGESETT, ACOPROVI, AHSD, AIRD, AINEP, ASONAHORES, CONEP, ANJE
- D. Financiamiento: ADN, gobierno central, posible APP, donaciones, organismos Internacionales

7.6.2 Vinculaciones entre planes

A. Objetivos PEDN2030 directamente relacionados:

OB: 4,5, 6 y 8
OT: 4, 5, 7 y 8

B. Objetivos Desarrollo Sostenible Agenda 2030 PNUD directamente relacionados:

ODS: 1, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 15, 16 y 17

C. Compromisos de la Nueva Agenda Urbana directamente relacionados:

Igualdad: 5, 11, 12, 13, 14, 25, 26, 40, 89, 90, 120, 126 y 136

Fondos: 139, 141 y 143

Transporte: 13, 36, 50, 54, 66, 67, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 121, 123 y 141

Movilidad: 13, 34, 50, 54, 88, 98, 113, 114, 116, 117, 118 y 119

Acceso: 13, 14, 27, 34, 36, 55, 56, 57, 59, 70, 85, 95, 99, 114 y 156

Planificación: 13, 15, 41, 50, 51, 52, 65, 68, 72, 77, 78, 80, 81, 83, 88, 92, 93, 94, 96, 99, 101, 102, 106, 113, 114, 117, 124, 129, 137, 151, 153, 156, 157 y 160

Medio Ambiente: 5, 14, 15, 35, 44, 55, 66, 67, 88, 94, 114, 115 y 143

Discapacidad: 20, 31, 34, 36, 42, 48, 57, 104, 113, 134, 148, 155, 156, 157 y 159

Resiliencia: 5, 9, 10, 11, 13, 14, 30, 32, 44, 45, 51, 63, 64, 67, 68, 71, 76, 77, 78, 79, 80, 95, 101, 111, 115, 119, 143, 144 y 165

Infraestructura: 13, 14, 25, 34, 38, 44, 45, 50, 52, 54, 65, 77, 91, 95, 96, 101, 106, 113, 114, 118, 119, 120, 121, 137, 141 y 144

Contaminación del aire: 13, 55, 64, 65, 67, 71, 75, 79, 101 y 119

Contaminación por ruido: 54, 67 y 71

D. Objetivos generales de la Estrategia Nacional de Desarrollo relacionados:

OGs: 1.4, 2.3, 2.4, 3.1, 3.3, 3.5, 4.1, 4.2 y 4.3

Políticas transversales: Derechos humanos, enfoque de género, sostenibilidad ambiental, cohesión territorial, participación social, uso de TICs, responsabilidad institucional

E. Objetivos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del INTRANT/SYSTRRA relacionados:

Objetivo 01, Objetivo 02 y Objetivo 03

7.7 Objetivo 3: Acceso y expansión de espacios públicos abiertos

254 Este objetivo aborda en dos dimensiones las estrategias y acciones orientadas a mejorar el acceso a espacios públicos abiertos en el DN: Proximidad y cantidad. El objetivo lee como sigue:

“Fomentar la expansión de la huella de espacios públicos abiertos del Distrito Nacional y mejorar la calidad urbana de espacios existentes.”

Problemáticas codificadas que aborda directa o indirectamente: AI 01-07, MUTT 07, MUTT 12, MUA 01, MUA 03, MUA 04, MA 01-05, ML 01-02, EPA 01-02, PL 01.

7.7.1 Estrategias y proyectos

255 **Estrategia 1:** Expansión de EPAs. Motivar a la expansión de espacios públicos abiertos (EPAs) mediante reglamentación urbana para nuevos proyectos, así como compra o negociación de terrenos en lugares prioritarios.

Generales:

- A. Proyectos: (23) Expansión de espacios públicos abiertos
- B. Líder: ADN (Dir. Inmobiliaria, Dir. Planeamiento Urbano, Dir. Infraestructura, OPEDN, Dir. Obras Comunitarias)
- C. Actores: ADN, MINPRE, MEPYD, MOPC, sector privado, juntas de vecinos
- D. Financiamiento: Donaciones, organismos internacionales, gobierno central, posible APP

256 **Estrategia 2:** Acceso a EPAs. Priorizar la densificación poblacional en zonas próximas a espacios públicos abiertos.

Generales:

- A. Proyectos: (24) Plan de Ordenamiento Territorial
- B. Líder: ADN (Dir. Planeamiento Urbano, OPEDN)
- C. Actores: ADN
- D. Financiamiento: ADN

257 **Estrategia 3:** Recuperación de EPAs. Recuperación de parques en estado de segregación, ocupación o deterioro.

Generales:

- A. Proyectos: (25) Recuperación general de parques DN
(26) Mejoramiento zona Parque Independencia
(27) Malecón de Santo Domingo
(28) Restauración de Parque Colón
- B. Líder: ADN (Dir. Planeamiento Urbano, OPEDN)
- C. Actores: ADN, MINPRE, Ministerio de Defensa, INTRANT, Ministerio de Turismo, Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Cultura, ICOMOS, DOCOMOMO, UNESCO
- D. Financiamiento: ADN, Ministerio de Defensa, Ministerio de Turismo, Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Cultura

7.7.2 Vinculaciones entre planes

A. Objetivos PEDN2030 directamente relacionados:

OB: 2, 4, 5 y 8

OT: 1, 2, 4, 5, 6, 7 y 8

B. Objetivos Desarrollo Sostenible Agenda 2030 PNUD directamente relacionados:

ODS: 1, 3, 5, 8, 9, 10, 11, 13, 15 y 17

C. Compromisos de la Nueva Agenda Urbana directamente relacionados:

Espacios públicos: 13, 36, 37, 53, 67, 97, 99, 100 y 109

Usos mixtos: 51 y 98

Igualdad: 5, 11, 12, 13, 14, 25, 26, 40, 89, 90, 120, 126 y 136

Discapacidad: 20, 31, 34, 36, 42, 48, 57, 104, 113, 134, 148, 155, 156, 157 y 159

Fondos: 139, 141 y 143

Transporte: 13, 36, 50, 54, 66, 67, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 121, 123 y 141

Acceso: 13, 14, 27, 34, 36, 55, 56, 57, 59, 70, 85, 95, 99, 114 y 156

Planificación: 13, 15, 41, 50, 51, 52, 65, 68, 72, 77, 78, 80, 81, 83, 88, 92, 93, 94, 96, 99, 101, 102, 106, 113, 114, 117, 124, 129, 137, 151, 153, 156, 157 y 160

Medio Ambiente: 5, 14, 15, 35, 44, 55, 66, 67, 88, 94, 114, 115 y 143

Resiliencia: 5, 9, 10, 11, 13, 14, 30, 32, 44, 45, 51, 63, 64, 67, 68, 71, 76, 77, 78, 79, 80, 95, 101, 111, 115, 119, 143, 144 y 165

Infraestructura: 13, 14, 25, 34, 38, 44, 45, 50, 52, 54, 65, 77, 91, 95, 96, 101, 106, 113, 114, 118, 119, 120, 121, 137, 141 y 144

Contaminación del aire: 13, 55, 64, 65, 67, 71, 75, 79, 101 y 119

Contaminación por ruido: 54, 67 y 71

D. Objetivos generales de la Estrategia Nacional de Desarrollo relacionados:

OGs: 1.4, 2.3, 2.4, 2.6, 2.7, 3.1, 3.3, 3.4, 3.5, 4.1, 4.2 y 4.3

Políticas transversales: Derechos humanos, enfoque de género, sostenibilidad ambiental, cohesión territorial, participación social, uso de TICs, responsabilidad institucional

7.8 Objetivo 4: Calidad de vida en poblaciones de asentamientos informales

258 Este objetivo busca colaborar con el desarrollo de las poblaciones vulnerables a través de la inversión en servicios e intervenciones de primera necesidad en su favor; y así mismo, colaborar con el gobierno central en sus acciones hacia la formalización de su estatus. El objetivo lee de la forma siguiente:

“Contribuir a elevar la calidad de vida de poblaciones en asentamientos informales, y apoyar al gobierno central en sus esfuerzos hacia la reducción de la huella de los territorios clasificados como informales mediante su formalización y reformulación según el tipo jurídico y natural de suelo que ocupan.”

Problemáticas codificadas que aborda directa o indirectamente: DH 03, AI 01-07, MUTT 01, MUTT 02, MUTT 03, MUTT 05, MUTT 06, MUTT 08, MUTT 10, MUTT 11, MUTT 12, MUTT 13, MUA 01-04, MA 02-06, I 01-04, RS 01-04, EPA 01-02, ML 01, PL 08.

7.8.1 Estrategias y proyectos

259 **Estrategia 1:** Catastros. Crear un catastro que indique qué clase de derechos propietarios existen sobre el suelo de cada asentamiento (terreno privado titulado, terreno público titulado, terreno público comunero). Igualmente crear un catastro que indique qué tipo de suelo ocupa cada asentamiento en términos de su composición geológica, su valor ecológico, su elevación y proximidad a cuerpos de agua, y por ende, su nivel de vulnerabilidad frente a desastres naturales.

Generales:

- A. Proyectos: (29) Catastro jurídico y natural de asentamientos informales DN
- B. Líder: Gobierno Central-ADN (Dir. Planeamiento Urbano, Dir. Jurídica, Dir. Inmobiliaria, OPEDN)
- C. Actores: MAPRE, ADN, MINPRE, CEA, Bienes Nacionales, Jurisdicción Inmobiliaria
- D. Financiamiento: Posible APP (partes afectadas), Organismos internacionales, ADN, sector Privado

260 **Estrategia 2:** Marcos de acción. Identificar marcos de acción basados en el estatus jurídico y natural del suelo ocupado. (1) Ponderar vías sostenibles de formalización de asentamientos que ocupan terreno comunero no vulnerable, no del interés público y no de interés ecológico. (2) En caso de asentamientos sobre territorio privado, ponderar vías de adquisición al propietario formal de terrenos ocupados para titulación y formalización sostenible si los mismos no son terrenos vulnerables, de interés público o de interés ecológico. (3) Establecer mecanismos consensuados para la reformulación humanamente sensible, sostenible e informada de asentamientos que ocupan territorio vulnerable, de interés público o de interés ecológico.

Generales:

- A. Proyectos: (30) Marcos de mejoramiento de poblaciones de asentamientos informales DN
- E. Líder: Gobierno Central- ADN (Dir. Planeamiento Urbano, Dir. Jurídica, Dir. Inmobiliaria, OPEDN)
- B. Actores: ADN, MINPRE, MAPRE, CEA, Bienes Nacionales, Jurisdicción Inmobiliaria
- C. Financiamiento: Posible APP (partes afectadas), organismos internacionales, ADN, sector privado, Ministerio de Obras Públicas, MINPRE.

261 Estrategia 3: Monitoreo. Crear una oficina de monitoreo y control de crecimiento vertical y horizontal de asentamientos informales.

Generales:

- A. Proyectos: (31) Centro de monitoreo de crecimiento de asentamientos informales en DN
- B. Líder: MAPRE
- C. Actores: MINPRE, MAPRE, ADN (Dir. Planeamiento Urbano)
- D. Financiamiento: ADN, posible APP (partes afectadas), organismos internacionales

7.8.2 Vinculaciones entre planes

A. Objetivos PEDN2030 directamente relacionados:

OB: 2, 3, 5, 6, 7 y 8
OT: 1, 3, 4, 5, 6, 7 y 8

B. Objetivos Desarrollo Sostenible Agenda 2030 PNUD directamente relacionados:

ODS: 1, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 17

C. Compromisos de la Nueva Agenda Urbana directamente relacionados:

Agua potable y alcantarillado: 13, 34, 64, 70, 71, 73, 74, 88, 114, 119, 120, 121 y 123

Energía: 13, 14, 34, 44, 54, 66, 70, 71, 74, 75, 88, 111, 121 y 123

Espacios públicos: 13, 36, 37, 53, 67, 97, 99, 100 y 109

Desechos sólidos: 34, 71, 74, 119, 121, 122 y 123

Vivienda: 13, 14, 31, 32, 33, 34, 36, 46, 77, 88, 95, 99, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 111, 112, 114, 119, 140, 144 y 174

Discapacidad: 20, 31, 34, 36, 42, 48, 57, 104, 113, 134, 148, 155, 156, 157 y 159

Usos mixtos: 51 y 98

Igualdad: 5, 11, 12, 13, 14, 25, 26, 40, 89, 90, 120, 126 y 136

Fondos: 139, 141 y 143

Transporte: 13, 36, 50, 54, 66, 67, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 121, 123 y 141

Acceso: 13, 14, 27, 34, 36, 55, 56, 57, 59, 70, 85, 95, 99, 114 y 156

Planificación: 13, 15, 41, 50, 51, 52, 65, 68, 72, 77, 78, 80, 81, 83, 88, 92, 93, 94, 96, 99, 101, 102, 106, 113, 114, 117, 124, 129, 137, 151, 153, 156, 157 y 160

Medio Ambiente: 5, 14, 15, 35, 44, 55, 66, 67, 88, 94, 114, 115 y 143

Resiliencia: 5, 9, 10, 11, 13, 14, 30, 32, 44, 45, 51, 63, 64, 67, 68, 71, 76, 77, 78, 79, 80, 95, 101, 111, 115, 119, 143, 144 y 165

Infraestructura: 13, 14, 25, 34, 38, 44, 45, 50, 52, 54, 65, 77, 91, 95, 96, 101, 106, 113, 114, 118, 119, 120, 121, 137, 141 y 144

D. Objetivos generales de la Estrategia Nacional de Desarrollo relacionados:

OGs: 1.2, 1.3, 1.4, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 3.1, 3.2, 3.4, 3.5, 4.1, 4.2 y 4.3

Políticas transversales: Derechos humanos, enfoque de género, sostenibilidad ambiental, cohesión territorial, participación social, uso de TICs, responsabilidad institucional

7.9 Objetivo 5: Expansión de acueducto y alcantarillado del DN

262 Este objetivo busca equipar al DN con los recursos de manejo de aguas que necesita para el corto, mediano y largo plazo. El objetivo lee de la forma siguiente:

“Motivar a la cobertura geográfica del Distrito Nacional con un circuito eficiente de alcantarillado sanitario y pluvial, y agua potable. De capacidad calculada en base a una demanda presente y proyectada para barrios y vías. Acompañando esto de una normativa que restrinja donde sea posible el vertido de aguas residuales al acuífero subterráneo.”

Problemáticas codificadas que aborda directa o indirectamente: AI 01-04, AI 06, MUA 01, MA 02, MA 03, I 01-02, ML 01-02 y PL 01

7.9.1 Estrategias y proyectos

263 **Estrategia:** Expansión de redes. Motivar a la expansión geográfica de la red de alcantarillado sanitario y pluvial, y abasto de agua potable, de capacidad calculada en base a una demanda proyectada para barrios y vías. Acompañando esto de una normativa que restrinja el vertido de aguas residuales al subsuelo donde sea posible.

Generales:

- A. Proyectos: (32) Plan Maestro CAASD
- B. Líder: CAASD
- C. Actores: ADN, CAASD, Ministerio de Obras Públicas, INAPA
- D. Financiamiento: Posible APP, gobierno central, organismos internacionales, sector Privado

7.9.2 Vinculaciones entre planes

A. Objetivos PEDN2030 directamente relacionados:

OB: 3, 4 y 8
OT: 1, 4, 5, 6, 7 y 8

B. Objetivos Desarrollo Sostenible Agenda 2030 PNUD directamente relacionados:

ODS: 1, 3, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 13, 14 y 17

C. Compromisos de la Nueva Agenda Urbana directamente relacionados:

Agua potable y alcantarillado: 13, 34, 64, 70, 71, 73, 74, 88, 114, 119, 120, 121 y 123

Energía: 13, 14, 34, 44, 54, 66, 70, 71, 74, 75, 88, 111, 121 y 123

Espacios públicos: 13, 36, 37, 53, 67, 97, 99, 100 y 109

Vivienda: 13, 14, 31, 32, 33, 34, 36, 46, 77, 88, 95, 99, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 111, 112, 114, 119, 140, 144 y 174

Discapacidad: 20, 31, 34, 36, 42, 48, 57, 104, 113, 134, 148, 155, 156, 157 y 159

Usos mixtos: 51 y 98

Igualdad: 5, 11, 12, 13, 14, 25, 26, 40, 89, 90, 120, 126 y 136

Fondos: 139, 141 y 143

Acceso: 13, 14, 27, 34, 36, 55, 56, 57, 59, 70, 85, 95, 99, 114 y 156

Planificación: 13, 15, 41, 50, 51, 52, 65, 68, 72, 77, 78, 80, 81, 83, 88, 92, 93, 94, 96, 99, 101, 102, 106, 113, 114, 117, 124, 129, 137, 151, 153, 156, 157 y 160

Medio Ambiente: 5, 14, 15, 35, 44, 55, 66, 67, 88, 94, 114, 115 y 143

Resiliencia: 5, 9, 10, 11, 13, 14, 30, 32, 44, 45, 51, 63, 64, 67, 68, 71, 76, 77, 78, 79, 80, 95, 101, 111, 115, 119, 143, 144 y 165

Infraestructura: 13, 14, 25, 34, 38, 44, 45, 50, 52, 54, 65, 77, 91, 95, 96, 101, 106, 113, 114, 118, 119, 120, 121, 137, 141 y 144

D. Objetivos generales de la Estrategia Nacional de Desarrollo relacionados:

OGs: 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 y 3.5

Políticas transversales: Derechos humanos, enfoque de género, sostenibilidad ambiental, cohesión territorial, participación social, uso de TICs.

7.10 Objetivo 6: Red urbana resiliente para distribución eléctrica, de datos y otros servicios

264 Este objetivo busca equipar al DN con una red de distribución eléctrica y data resiliente, segura, formal, y no contaminante visualmente. Además, crear una red subterránea de distribución de gas segura para evitar accidentes por explosión de tanques de gas domésticos. El objetivo lee de la forma siguiente:

“Motivar al soterrado de cableado general en al menos vías primarias y secundarias del Distrito Nacional en donde las condiciones de suelo lo hagan recomendable. Crear red de distribución de gas en la ciudad.”

Problemáticas codificadas que aborda directa o indirectamente: AI 01-04, AI 06, MUA 01-04, MA 05, I 03-05 y ML 02

7.10.1 Estrategias y proyectos

265 **Estrategia:** Motivar al soterrado de cableado en al menos vías primarias y secundarias del Distrito Nacional, en donde las condiciones del suelo lo permitan, acompañando esta medida con una normativa que limite el uso del espacio aéreo para cableado.

Generales:

- A. Proyectos: (33) Soterrado cableado urbano
(34) Soterrado de red de distribución de gas
- B. Líder: ADN
- C. Actores: ADN, distribuidoras, telefónicas, INDOTEL
- D. Financiamiento: Posible APP, gobierno central, organismos internacionales, donaciones, sector privado

7.10.2 Vinculaciones entre planes

A. Objetivos PEDN2030 directamente relacionados:

OB: 4 y 5
OT: 1, 4, 5, 6, 7 y 8

B. Objetivos Desarrollo Sostenible Agenda 2030 PNUD directamente relacionados:

ODS: 1, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 y 17

C. Compromisos de la Nueva Agenda Urbana directamente relacionados:

Energía: 13, 14, 34, 44, 54, 66, 70, 71, 74, 75, 88, 111, 121 y 123

Tecnologías de la información: 34, 36, 92, 156, 157 y 160

Espacios públicos: 13, 36, 37, 53, 67, 97, 99, 100 y 109

Vivienda formal: 13, 14, 31, 32, 33, 34, 36, 46, 77, 88, 95, 99, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 111, 112, 114, 119, 140, 144 y 174

Igualdad: 5, 11, 12, 13, 14, 25, 26, 40, 89, 90, 120, 126 y 136

Fondos: 139, 141 y 143

Planificación: 13, 15, 41, 50, 51, 52, 65, 68, 72, 77, 78, 80, 81, 83, 88, 92, 93, 94, 96, 99, 101, 102, 106, 113, 114, 117, 124, 129, 137, 151, 153, 156, 157 y 160

Medio Ambiente: 5, 14, 15, 35, 44, 55, 66, 67, 88, 94, 114, 115 y 143

Resiliencia: 5, 9, 10, 11, 13, 14, 30, 32, 44, 45, 51, 63, 64, 67, 68, 71, 76, 77, 78, 79, 80, 95, 101, 111, 115, 119, 143, 144 y 165

Infraestructura: 13, 14, 25, 34, 38, 44, 45, 50, 52, 54, 65, 77, 91, 95, 96, 101, 106, 113, 114, 118, 119, 120, 121, 137, 141 y 144

D. Objetivos generales de la Estrategia Nacional de Desarrollo relacionados:

OGs: 1.1, 1.2, 1.4, 2.3, 2.4, 2.5, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 y 3.5

Políticas transversales: Derechos humanos, enfoque de género, sostenibilidad ambiental, cohesión territorial, participación social, uso de TICs.

7.11 Objetivo 7: Manejo productivo de desechos sólidos

266 Este objetivo busca formar una cultura de clasificación y reciclaje entre la población, y hacer productivo el manejo de residuos, con bajo impacto medioambiental. El objetivo lee como sigue:

“Mediante alianzas con actores públicos y privados, motivar a la creación e implementación de un mecanismo de aprovechamiento productivo de los desechos sólidos que se producen en el Distrito Nacional.”

Problemáticas codificadas que aborda directa o indirectamente: DH 01-02, AI 01-04, AI 06, MUTT 14, MA 03, MA 06, RS 01-04

7.11.1 Estrategias y proyectos

267 **Estrategia:** Motivar la creación e implementación de un mecanismo de aprovechamiento productivo de los desechos sólidos que se producen en el Distrito Nacional. Esto implica campañas de educación e involucramiento de la población en los procesos de clasificación y almacenaje de residuos sólidos.

Generales:

- A. Proyectos: (35) Manejo sostenible residuos solidos
- B. Líder: ADN
- C. Actores: ADN, Mancomunidad, sector privado, organismos internacionales, juntas de vecinos
- D. Financiamiento: Posible APP, gobierno central, organismos internacionales, donaciones, sector privado

7.11.2 Vinculaciones entre planes

A. Objetivos PEDN2030 directamente relacionados:

OB: 1, 2, 3 y 4
OT: 1, 4, 5, 7 y 8

B. Objetivos Desarrollo Sostenible Agenda 2030 PNUD directamente relacionados:

ODS: 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 17

C. Compromisos de la Nueva Agenda Urbana directamente relacionados:

Desechos sólidos: 34, 71, 74, 119, 121, 122 y 123

Energía: 13, 14, 34, 44, 54, 66, 70, 71, 74, 75, 88, 111, 121 y 123

Tecnologías de la información: 34, 36, 92, 156, 157 y 160

Espacios públicos: 13, 36, 37, 53, 67, 97, 99, 100 y 109

Igualdad: 5, 11, 12, 13, 14, 25, 26, 40, 89, 90, 120, 126 y 136

Fondos: 139, 141 y 143

Planificación: 13, 15, 41, 50, 51, 52, 65, 68, 72, 77, 78, 80, 81, 83, 88, 92, 93, 94, 96, 99, 101, 102, 106, 113, 114, 117, 124, 129, 137, 151, 153, 156, 157 y 160

Medio Ambiente: 5, 14, 15, 35, 44, 55, 66, 67, 88, 94, 114, 115 y 143

Resiliencia: 5, 9, 10, 11, 13, 14, 30, 32, 44, 45, 51, 63, 64, 67, 68, 71, 76, 77, 78, 79, 80, 95, 101, 111, 115, 119, 143, 144 y 165

Infraestructura: 13, 14, 25, 34, 38, 44, 45, 50, 52, 54, 65, 77, 91, 95, 96, 101, 106, 113, 114, 118, 119, 120, 121, 137, 141 y 144

Vivienda formal: 13, 14, 31, 32, 33, 34, 36, 46, 77, 88, 95, 99, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 111, 112, 114, 119, 140, 144 y 174

D. Objetivos generales de la Estrategia Nacional de Desarrollo relacionados:

OGs: 1.1, 1.2, 1.4, 2.3, 2.4, 2.5, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 y 3.5

Políticas transversales: Derechos humanos, enfoque de género, sostenibilidad ambiental, cohesión territorial, participación social, uso de TICs.

7.12 Objetivo 8: Actualización de planificación urbana

268 Este objetivo busca actualizar el plan de uso de suelo en la ciudad, esto considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. El objetivo lee como sigue:

“Llevar a cabo un proceso de actualización participativa de normativas relacionadas a usos de suelo en la ciudad, retiros, alturas, densidades, edificabilidad, proximidad a vías y proximidad a espacios públicos abiertos.”

Problemáticas codificadas que aborda directa o indirectamente: PL 01, DH 03, AI 01-07, MUTT 01-14, MUA 01-04, MA 01-06, I 01-05, EPA 01-02 y ML 01-02

7.12.1 Estrategias y proyectos

269 **Estrategia 1: Actualizar instrumentos de planificación urbana.** Actualizar de forma participativa las normativas relacionadas a usos de suelo en la ciudad, retiros, alturas, densidades, edificabilidad, proximidad a vías y proximidad a espacios públicos abiertos. Esto informado por los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo.

Generales:

- A. Proyectos: (36) Plan de Ordenamiento Territorial y planes reguladores
- B. Líder: ADN
- C. Actores: ADN, organismos internacionales, actores públicos y privados de la ciudad
- D. Financiamiento: ADN, organismos internacionales

270 **Estrategia 2: Actualizar marcos legales para resiliencia.** Proponer actualización de marcos legales que condicionan resiliencia urbana directamente incidiendo sobre el uso y la propiedad de la tierra.

Generales:

- A. Proyectos: (37) Actualización Código Civil RD y Ley 5038 de Condominios
- B. Líder: ADN
- C. Actores: ADN, diputados, senadores, organismos internacionales, actores públicos y privados de la ciudad
- D. Financiamiento: ADN, organismos internacionales

7.12.2 Vinculaciones entre planes

A. Objetivos PEDN2030 directamente relacionados:

OB: 1, 2, 3 y 4
OT: 1, 4, 5, 7 y 8

B. Objetivos Desarrollo Sostenible Agenda 2030 PNUD directamente relacionados:

ODS: 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 17

C. Compromisos de la Nueva Agenda Urbana directamente relacionados:

Espacios públicos: 13, 36, 37, 53, 67, 97, 99, 100 y 109

Igualdad: 5, 11, 12, 13, 14, 25, 26, 40, 89, 90, 120, 126 y 136

Planificación: 13, 15, 41, 50, 51, 52, 65, 68, 72, 77, 78, 80, 81, 83, 88, 92, 93, 94, 96, 99, 101, 102, 106, 113, 114, 117, 124, 129, 137, 151, 153, 156, 157 y 160

Medio Ambiente: 5, 14, 15, 35, 44, 55, 66, 67, 88, 94, 114, 115 y 143

Resiliencia: 5, 9, 10, 11, 13, 14, 30, 32, 44, 45, 51, 63, 64, 67, 68, 71, 76, 77, 78, 79, 80, 95, 101, 111, 115, 119, 143, 144 y 165

Infraestructura: 13, 14, 25, 34, 38, 44, 45, 50, 52, 54, 65, 77, 91, 95, 96, 101, 106, 113, 114, 118, 119, 120, 121, 137, 141 y 144

Vivienda formal: 13, 14, 31, 32, 33, 34, 36, 46, 77, 88, 95, 99, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 111, 112, 114, 119, 140, 144 y 174

Transporte: 13, 36, 50, 54, 66, 67, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 121, 123 y 141

Movilidad: 13, 34, 50, 54, 88, 98, 113, 114, 116, 117, 118 y 119

Acceso: 13, 14, 27, 34, 36, 55, 56, 57, 59, 70, 85, 95, 99, 114 y 156

Agua potable y alcantarillado: 13, 34, 64, 70, 71, 73, 74, 88, 114, 119, 120, 121 y 123

Discapacidad: 20, 31, 34, 36, 42, 48, 57, 104, 113, 134, 148, 155, 156, 157 y 159

Usos mixtos: 51 y 98

D. Objetivos generales de la Estrategia Nacional de Desarrollo relacionados:

OGs: 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 2.3, 2.4, 2.5, 3.1, 3.4 y 3.5

Políticas transversales: Derechos humanos, enfoque de género, sostenibilidad ambiental, cohesión territorial, participación social, uso de TICs.

7.13 Objetivo 9: Respuesta ante emergencias sanitarias y seguridad ciudadana

- 271 Tomando de las lecciones aprendidas con la pandemia de COVID-19, este objetivo busca mejorar la capacidad de la ciudad para afrontar las contingencias actuales y futuras relacionadas a pandemias y otras emergencias de salud. De igual forma, busca contribuir a mejorar el estado de seguridad ciudadana en el territorio. El objetivo lee como sigue:

“Mediante alianzas, contribuir a mejorar la capacidad de la ciudad para enfrentar emergencias de salud pública presentes y futuras, y colaborar a la vez a elevar los niveles de seguridad ciudadana existentes.”

Problemáticas codificadas que aborda directa o indirectamente: AI 01, AI 02, AI 03, AI 04, ESP 01 y SC 01

A. Objetivos PEDN2030 directamente relacionados:

OB: 1, 4, 5, 6, 7
OT: 5

B. Objetivos Desarrollo Sostenible Agenda 2030 PNUD directamente relacionados:

ODS: 3, 5 y 10

C. Compromisos de la Nueva Agenda Urbana relacionados

Salud: 5, 13, 14, 32, 34, 36, 37, 39, 55, 67, 75, 88, 111, 115, 119 y 123

Seguridad: 2, 13, 17, 40, 50, 103 y 111

Violencia: 13, 14, 26, 31, 39, 99, 100 y 103

D. Objetivos generales de la Estrategia Nacional de Desarrollo relacionados:

OGs: 1.4, 2.2, 2.3 y 4.2

Políticas transversales: Derechos humanos y enfoque de género.

7.14 Objetivos transversales

272 El cumplimiento de los objetivos transversales está supeditado al cumplimiento de las acciones en los objetivos generales que abarcan. Debajo se muestra los objetivos generales que abarca cada objetivo transversal:

273 **Objetivo transversal 1: Equidad en distribución de riqueza transformada.** Enunciado: Invertir recursos públicos en infraestructura y educación ciudadana de forma que genere el mayor beneficio para los habitantes de la ciudad. Objetivos generales que abarca:

- OB 1: Desarrollo humano
- OB 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial
- OB 3: Acceso y expansión de espacios públicos abiertos
- OB 4: Formalización y mejora de asentamientos informales
- OB 5: Distribución de alcantarillado pluvial y sanitario
- OB 6: Red urbana resiliente para distribución eléctrica y de datos
- OB 7: Manejo productivo de desechos sólidos
- OB 8: Actualizar planificación urbana

274 **Objetivo transversal 2: Equidad en acceso democrático a la geografía de la ciudad.** Enunciado: Priorizar la proximidad entre las poblaciones y espacios públicos, y centros urbanos de uso mixto. Objetivos generales que abarca:

- OB 1: Desarrollo humano
- OB 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial
- OB 3: Acceso y expansión de espacios públicos abiertos
- OB 4: Formalización y mejora de asentamientos informales
- OB 8: Actualizar planificación urbana

Objetivo transversal 3: Equidad en participación ciudadana y acceso a Big Data. Enunciado: En sintonía con la llamada “Cuarta Revolución Industrial”, primariamente digital y colaborativa, proveer mecanismos de participación que permitan a los usuarios de la ciudad reportar sus observaciones e ideas, así como tomar parte en los procesos de administración de la ciudad. También, motivar al acceso a universal a Internet, así como al levantamiento permanente y publicación de datos cuantitativos de la ciudad para consumo de los ciudadanos. Esto incluye datos permanentemente actualizados de movilidad urbana, energía, comunicaciones, estado del aire, agua, y otros indicadores medio ambientales. Objetivos generales que abarca:

- OB 1: Desarrollo humano
- OB 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial
- OB 3: Acceso y expansión de espacios públicos abiertos
- OB 4: Formalización y mejora de asentamientos informales
- OB 8: Actualizar planificación urbana

275 **Objetivo transversal 4: Crecimiento económico.** Enunciado: En sintonía con la llamada “Cuarta Revolución Industrial”, primariamente digital y colaborativa, mejorar el estado de la ciudad para motivar a nuevas inversiones e industrias en un marco de innovación y emprendedurismo. Objetivos generales que abarca:

- OB 1: Desarrollo humano
- OB 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial
- OB 3: Acceso y expansión de espacios públicos abiertos
- OB 4: Formalización y mejora de asentamientos informales
- OB 5: Distribución de alcantarillado pluvial y sanitario
- OB 6: Red urbana resiliente para distribución eléctrica y de datos
- OB 7: Manejo productivo de desechos sólidos
- OB 8: Actualizar planificación urbana

276 **Objetivo transversal 5: Equidad en salud pública.** Enunciado: Atender los déficits de infraestructura y educación que vulneran decisivamente la salud pública en la ciudad. Objetivos generales que abarca:

- OB 1: Desarrollo humano
- OB 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial
- OB 3: Acceso y expansión de espacios públicos abiertos
- OB 4: Formalización y mejora de asentamientos informales
- OB 5: Distribución de alcantarillado pluvial y sanitario
- OB 6: Red urbana resiliente para distribución eléctrica y de datos
- OB 7: Manejo productivo de desechos sólidos
- OB 8: Actualizar planificación urbana

277 **Objetivo transversal 6: Actualización de marcos legales para la resiliencia.** Enunciado: Actualizar provisiones del Código Civil de RD y la Ley de Condominios 5038 que limitan la resiliencia urbana. Esto para restringir los saneamientos catastrales permitidos en el Código Civil de RD, y en condominios hacer posible su terminación democrática, la determinación de vida útil de los edificios, y garantizar la reposición de la vivienda en caso de destrucción por catástrofes climáticas. Objetivos generales que abarca:

- OB 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial
- OB 3: Acceso y expansión de espacios públicos abiertos
- OB 4: Formalización y mejora de asentamientos informales
- OB 5: Distribución de alcantarillado pluvial y sanitario
- OB 6: Red urbana resiliente para distribución eléctrica y de datos
- OB 8: Actualizar planificación urbana

278 **Objetivo transversal 7: Ciudad resiliente.** Enunciado: Mejorar la capacidad de la ciudad de soportar y reponerse a eventos climáticos y sísmicos. Objetivos generales que abarca:

- OB 1: Desarrollo humano
- OB 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial
- OB 3: Acceso y expansión de espacios públicos abiertos
- OB 4: Formalización y mejora de asentamientos informales
- OB 5: Distribución de alcantarillado pluvial y sanitario
- OB 6: Red urbana resiliente para distribución eléctrica y de datos
- OB 7: Manejo productivo de desechos sólidos
- OB 8: Actualizar planificación urbana

279 **Objetivo transversal 8: Cuidado y recuperación del medio ambiente.** Enunciado: Mantener y regenerar las zonas de valor ecológico, mejorar la calidad del aire y de los recursos hídricos urbanos. Objetivos generales que abarca:

- OB 1: Desarrollo humano
- OB 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial
- OB 3: Acceso y expansión de espacios públicos abiertos
- OB 4: Formalización y mejora de asentamientos informales
- OB 5: Distribución de alcantarillado pluvial y sanitario
- OB 6: Red urbana resiliente para distribución eléctrica y de datos
- OB 7: Manejo productivo de desechos sólidos
- OB 8: Actualizar planificación urbana

7.15 Tabla matriz de proyectos

280 Debajo, en la Tabla 3, está contenida la estructura de objetivos generales, cruces con planes superiores, estrategias, y acciones o proyectos:

Tabla 3 c7. Tabla de objetivos generales PEDN2030, cruce con planes superiores, problemas abordados, estrategias y proyectos.

Objetivo PEDN2030	PROB	Estrategia	Proyecto	A P P	Indicador a medir	Meta 2030	% cumplimiento			
							2020	2024	2028	2030
1. Desarrollo humano Brindar herramientas, conocimientos y canales de participación a comunidades e individuos para que sean los agentes de su	DH 01 DH 02 DH 03	1.Participación. Crear desde ADN una plataforma de reporte y consulta para los usuarios de la ciudad.	1. Mi Santo Domingo	X	Cantidad de casos reportados	36,000 casos	0	40	40	20
			2. Big Data SD	X	Cantidad de dispositivos de colección de datos	200 dispositivos	5	40	35	20

desarrollo cívico y socio económico.					puestos a disposición de ADN por año.					
		2. Derechos y deberes en la ciudad. Crear e implementar un módulo de educación cívica en los programas de escuelas, colegios y universidades. Así como llevar dicho módulo a barrios e instituciones educativas diversas gratuitamente.	3. Modo Santo Domingo	X	Cantidad de campañas producidas	10 campañas	0	40	40	20
		3. Empleabilidad. Asesorar comunidades carenciadas sobre actividades económicas y culturales que podrían llevar a cabo para mejorar su economía, brindándoles entrenamiento y acompañamiento.	4. Creciendo: Educación Cultural y Económica	X	Cursos abiertos publicados online	10 cursos	0	40	40	20
			5. Centro de Desarrollo Comunitario	X	Construcción y operación	1	20	80	0	0
		4. Emprendedurismo. Crear espacios para evaluar ideas de ciudadanos emprendedores, asesorarlos sobre mejores prácticas y financiamientos, y acompañarlos en las etapas embrionarias.	5. Centro de Desarrollo Comunitario	X	Cantidad de proyectos impulsados	18 proyectos	0	40	40	20
		5. La ciudad como socia cultural. Fomentar que los emprendedores culturales usen la ciudad permanentemente para sus actividades, esto de formas y frecuencias programadas por la municipalidad.	6. Calendario DN: Recreación y Cultura (Aplicación Móvil)	X	Eventos publicados	1,250 eventos publicados	0	40	40	20
		6. Reforzamiento positivo. Premiar a individuos y organizaciones cuando hayan llevado a cabo labores extraordinarias en servicio de la ciudad o el país.	7. Premio Santo Domingo a la Cultura, Ciencia y Heroísmo	X	Cantidad de ediciones de premio	9	0	40	40	20
2. Movilidad urbana sostenible y conectividad vial. Motivar mediante alianzas con las demás agencias públicas una ciudad caminable medida por la proximidad entre estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado, así como su alcance geográfico, la calidad de las aceras de la ciudad, la calidad del aire y los niveles de ruido.	DH 01 AI 07 MUTT 01-14 PL 01 MUA 01-04 MA 01 MA 05.	1. Expansión red de transporte. Expansión geográfica del sistema de transporte de masas subterráneo y de superficie, con estaciones y paradas de rutas interconectadas distanciadas no más de dos kilómetros entre sí. En el caso del transporte de superficie, este deberá operar a velocidades que rondan los 20 kilómetros por hora.	8. Corredores de autobús interconectados/P MUS-INTRANT	X	Kilómetros de ruta con transporte de autobús en excelentes condiciones	46.32 kilómetros	0	37	54	8
			9. Expansión de Metro SD/PMUS-INTRANT		Kilómetros de ruta de Metro	4 kilómetros	0	0	50	50
		2. Sustitución de modos artesanales. Reemplazo de la flota de conchos del transporte público por	10. Acción en PMUS-INTRANT		Kilómetros de ruta con modo reemplazado	46.32	0	37	54	8

	vehículos más seguros y de mayor capacidad.								
	3. Ruta fluvial-marítima. Motivar a la creación de ruta fluvial-marítima de transporte colectivo sobre los ríos Ozama e Isabela y el frente marino del Distrito Nacional.	11. Ruta Fluvial-Marítima del DN	X	Estudio factibilidad, formulación de plan e implementación	1	0	50	50	20
	4. Conectividad vial. Motivar a la conexión de rutas de la ciudad actualmente bloqueadas por mejoras específicas de ocupaciones informales.	12. Conectividad vial DN		Cantidad de vías conectadas	2	0	20	40	40
	5. Transporte no motorizado. Sobre la superficie de la vía pública, crear un circuito de carriles señalizados y seguros para ciclistas.	13. Plan de Acción y Seguridad Ciclista	X	Difusión e implementación	Implementación	25	25	25	25
		14. Red Ciclo-rutas del DN	X	Kilómetros de ciclo-rutas	60 kilómetros	0	40	40	20
	6. Vindicación universal de aceras. Reformar gradualmente las aceras para mejorar, según sea el caso, el ancho de su sección, su accesibilidad universal, arborización y equipamiento. Complementariamente, también eliminar barreras por desniveles y otras causas.	15. Aceras completas DN	X	Kilómetros de aceras renovadas	38 kilómetros	0	40	40	20
	7. Peatonalización. Previo estudio técnico, peatonalizar tramos de calles de forma intermitente o permanente.	16. Peatonalización DN	X	Kilómetros de vías peatonalizadas intermitente/ Kilómetros de vías peatonalizadas permanente/ Kilómetros de vías peatonalizadas permanente/	3 kilómetros permanentes	0	50	50	0
					12 kilómetros intermitentes	0	50	50	0
	8. Descentralización. Desde el Plan de Ordenamiento Territorial, estimular a la creación de centralidades urbanas de uso comercial, corporativo e institucional en las circunscripciones 3 y 2 para limitar los desplazamientos motivados por estos usos.	17. Plan de Ordenamiento Territorial		Formulación planes derivados	6 planes derivados	0	50	50	0
	9. Reducción velocidad. Desincentivar la velocidad de vehículos de motor dentro del DN para disminuir accidentes de tránsito y estimular la circulación peatonal y no motorizada. Particularmente, proveer calmado de tráfico en la	18. Calmado de tráfico	X	Kilómetros de vías vulnerables acondicionadas con recursos de alivio del tráfico.	22 kilómetros	10	40	30	20

		avenida Anacaona y el Malecón de Santo Domingo para estimular al acceso peatonal y uso del Parque Mirador Sur y Parque Litoral Sur.								
		10. Alianzas. Crear alianzas con los grandes grupos que componen el parque vehicular privado para pactar modos de transporte y horarios. Estimular a modos de transporte colectivos (públicos o privados) para clientes de colegios privados, empleados públicos y empleados corporativos. Pactar horarios no comerciales para tráfico de vehículos pesados en el DN.	19. Alianza transporte corporativo	X	Reuniones bi-mensuales	54 reuniones	0	40	40	20
			20. Alianza transporte escolar	X	Reuniones bi-mensuales	54 reuniones	0	40	40	20
			21. Alianza transporte empleados públicos	X	Reuniones bi-mensuales	54 reuniones	0	40	40	20
			22. Alianza vehículos pesados		Reuniones bi-mensuales	54 reuniones	0	40	40	20
3. Acceso y expansión de espacios públicos abiertos. Fomentar la expansión de la huella de espacios públicos abiertos del Distrito Nacional y mejorar la calidad urbana de espacios existentes.	AI 01-07, MUTT 07, MUTT 12, MUA 01, MUA 03, MUA 04, MA 01-05, ML 01-02, EPA 01-02, PL 01.	1. Expansión de EPAs. Motivar a la expansión de espacios públicos abiertos (EPAs) mediante reglamentación urbana para nuevos proyectos, así como compra o negociación de terrenos en lugares prioritarios.	23. Expansión de espacios públicos abiertos	X	Incremento porcentual de actual huella de EPAs	1%	0	40	40	20
		2. Acceso a EPAs. Priorizar la densificación poblacional en zonas próximas a espacios públicos abiertos.	24. Plan de Ordenamiento Territorial		Formulación planes derivados	6 planes derivados	0	50	50	0
		3. Recuperación de EPAs. Recuperación de parques en estado de segregación, ocupación o deterioro.	25. Recuperación general de parques DN	X	Cantidad de EPAs recuperados	6	0	50	50	0
			26. Mejoramiento zona Parque Independencia	X	Implementación	Implementación	0	40	40	20
			27. Recuperación Malecón de Santo Domingo	X	Implementación	Implementación	80	10	10	0
		28. Restauración Parque Colón	X	Implementación	Implementación	0	40	40	20	
4. Calidad de vida en poblaciones de asentamientos informales. Contribuir a elevar la calidad de vida de poblaciones en asentamientos informales, y apoyar al gobierno central en sus esfuerzos hacia la reducción de la huella de los territorios clasificados como informales mediante su formalización y reformulación según el	DH 03, AI 01-07, MUTT 01, MUTT 02, MUTT 03, MUTT 05, MUTT 06, MUTT 08, MUTT 10, MUTT 11, MUTT 12, MUTT 13, MUA 01-04, MA 02-06, I 01-04, RS 01-04, EPA 01-	1. Catastros. Crear un catastro que indique qué clase de derechos propietarios existen sobre el suelo de cada asentamiento (terreno privado titulado, terreno público titulado, terreno público comunero). Igualmente crear un catastro que indique qué tipo de suelo ocupa cada asentamiento en términos de su composición geológica, su valor ecológico, su elevación y proximidad a cuerpos de agua, y por ende, su nivel de vulnerabilidad frente a desastres naturales.	29. Catastro jurídico y natural de asentamientos informales DN	X	Producción de ambos catastros	Producción de entregable	0	100	0	0

tipo jurídico y natural de suelo que ocupan.	02, ML 01, PL 08.	2. Marcos de acción. Identificar marcos de acción basados en el estatus jurídico y natural del suelo ocupado. (1) Ponderar vías sostenibles de formalización de asentamientos que ocupan terreno comunero no vulnerable, no del interés público y no de interés ecológico. (2) En caso de asentamientos sobre territorio privado, ponderar vías de adquisición al propietario formal de terrenos ocupados para titulación y formalización sostenible si los mismos no son terrenos vulnerables, de interés público o de interés ecológico. (3) Establecer mecanismos consensuados para la reformulación humanamente sensible, sostenible e informada de asentamientos que ocupan territorio vulnerable, de interés público o de interés ecológico.	30. Marcos de mejoramiento de poblaciones de asentamientos informales DN	X	Designación de rutas de desarrollo para cada población en asentamientos informales basada en catastros proyecto 29.	Producción de entregable	0	100	0	0
		3. Monitoreo. Crear una oficina de monitoreo y control de crecimiento vertical y horizontal de asentamientos informales.	31. Centro de monitoreo de crecimiento de asentamientos informales en DN	X	Porcentaje de área total asentamientos informales cubierto	100% de cobertura de asentamientos informales	0	40	60	0
5. Expansión de alcantarillado pluvial y sanitario. Motivar a la cobertura geográfica del Distrito Nacional con un circuito eficiente de alcantarillado sanitario y pluvial, y agua potable. De capacidad calculada en base a una demanda presente y proyectada para barrios y vías. Acompañando esto de una normativa que restrinja el vertido de aguas residuales al acuífero subterráneo donde sea posible.	AI 01-04, AI 06, MUA 01, MA 02, MA 03, I 01-02, ML 01-02 y PL 01	Expansión redes. Motivar a la expansión geográfica de la red de alcantarillado sanitario y pluvial, y abasto de agua potable, de capacidad calculada en base a una demanda presente y proyectada para barrios y vías. Acompañando esto de una normativa que restrinja el vertido de aguas residuales al subsuelo donde sea posible.	32. Plan Maestro CAASD	X	Incremento porcentual de capacidad instalada actual	30%	0	35	35	30
6. Red urbana resiliente para distribución eléctrica, de datos y otros servicios. Motivar al soterrado de cableado general en al menos vías primarias y secundarias del Distrito Nacional en donde las condiciones de suelo lo hagan recomendable. Crear red de	AI 01-04 AI 06 MUA 01-04 MA 05 I 03-05 ML 02	Soterrado de redes. Motivar al soterrado de cables en al menos vías primarias y secundarias del Distrito Nacional, en donde las condiciones del suelo lo permitan, acompañando esta medida con una normativa que limite el uso del espacio aéreo para cableado. Motivar a la creación de red segura	33. Soterrado cableado urbano	X	Kilómetros de vía con red soterrada	12kms	0	40	40	20
			34. Soterrado red distribución de gas.		Kilómetros de vía con red soterrada	12kms	0	40	40	20

distribución de gas en la ciudad.		soterrada de distribución de gas para evitar accidentes.								
7. Manejo productivo de desechos sólidos. Mediante alianzas con actores públicos y privados, motivar a la creación e implementación de un mecanismo de aprovechamiento productivo de los desechos sólidos que se producen en el Distrito Nacional.	DH 01-02, AI 01-04, AI 06, MUTT 14, MA 03, MA 06, RS 01-04	Manejo productivo RS. Fomentar la creación e implementación de un mecanismo de aprovechamiento productivo de los desechos sólidos que se producen en el Distrito Nacional. Esto implica campañas de educación e involucramiento de la población en los procesos de clasificación y almacenaje de residuos sólidos.	35. Manejo sostenible residuos solidos	X	Diseño e implementación	1	0	40	40	20
8. Actualizar planificación urbana. Llevar a cabo un proceso de actualización participativa de normativas relacionadas a usos de suelo en la ciudad, retiros, alturas, densidades, edificabilidad, proximidad a vías y proximidad a espacios públicos abiertos.	PL 01, DH 03, AI 01-07, MUTT 01-14, MUA 01-04, MA 01-06, I 01-04, EPA 01-02 y ML 01-02	1. Actualizar plan de ordenamiento. Actualizar de forma participativa las normativas relacionadas a usos de suelo en la ciudad, retiros, alturas, densidades, edificabilidad, proximidad a vías y proximidad a espacios públicos abiertos. Esto informado por los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo.	36. Plan de Ordenamiento Territorial		Formulación planes derivados	6 planes derivados	0	50	50	0
		2. Actualizar marcos para resiliencia. Proponer la actualización de marcos legales que condicionan resiliencia urbana directamente.	37. Actualización Código Civil RD y Ley 5038 de Condominios	Propuesta de actualización de Código Civil RD	1	0	100	0	0	0
9. Respuesta ante emergencias sanitarias y seguridad ciudadana. Mediante alianzas, contribuir a mejorar la capacidad de la ciudad para enfrentar emergencias de salud pública presentes y futuras, y colaborar a la vez a elevar los niveles de seguridad ciudadana existentes.	AI 01, AI 02, AI 03, AI 04, ESP 01 y SC 01	1. Salud pública ante emergencias. Mejorar la capacidad del territorio para hacer frente a emergencias relacionadas a salud pública.	38. Plan de Contingencia del Distrito Nacional		Formulación e implementación	1	0	40	40	20
		2. Seguridad Ciudadana. Colaborar con la mejora de la seguridad ciudadana de la ciudad.	39. Plan Local de Seguridad, Ciudadanía y Género para el Distrito Nacional	Formulación e implementación	1	0	40	40	20	

Fuente: Elaboración propia

Tabla 4 c7. Resumen de objetivos transversales, con objetivos generales y proyectos relacionados.

Resumen objetivos transversales PEDN2030		
Objetivo transversal	Objetivo general	Proyectos relacionados
1. Equidad en distribución de riqueza transformada. Invertir recursos públicos en infraestructura y educación ciudadana de forma que genere el mayor beneficio para los habitantes de la ciudad.	OB 1: Desarrollo humano	1-7
	OB 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial	8-22
	OB 3: Acceso y expansión de espacios públicos abiertos	23-28
	OB 4: Formalización y mejora de asentamientos informales	29-31
	OB 5: Distribución de alcantarillado pluvial y sanitario	32
	OB 6: Red urbana resiliente para distribución eléctrica y datos/gas	33-34
	OB 7: Manejo productivo de desechos sólidos	35
	OB 8: Actualizar planificación urbana	36-37
2. Equidad en acceso democrático a la geografía de la ciudad. Priorizar la proximidad entre las poblaciones y espacios públicos, y centros urbanos de uso mixto.	OB 1: Desarrollo humano	1-7
	OB 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial	8-22
	OB 3: Acceso y expansión de espacios públicos abiertos	23-28
	OB 4: Formalización y mejora de asentamientos informales	29-31
	OB 8: Actualizar planificación urbana	36
3. Equidad en participación ciudadana y acceso a Big Data. En sintonía con la llamada “Cuarta Revolución Industrial”, primariamente digital y colaborativa, proveer mecanismos de participación que permitan a los usuarios de la ciudad reportar sus observaciones e ideas, así como tomar parte en los procesos de administración de la ciudad. También, motivar al acceso a universal a Internet, así como al levantamiento permanente y publicación de datos cuantitativos de la ciudad para consumo de los ciudadanos. Esto incluye datos permanentemente actualizados de movilidad urbana, energía, comunicaciones, estado del aire, agua, y otros indicadores medio ambientales.	OB 1: Desarrollo humano	1-7
	OB 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial	8-22
	OB 3: Acceso y expansión de espacios públicos abiertos	23-28
	OB 4: Formalización y mejora de asentamientos informales	29-31
	OB 8: Actualizar planificación urbana	36-37
4. Crecimiento económico. En sintonía con la llamada “Cuarta Revolución Industrial”, primariamente digital y colaborativa, mejorar el estado de la ciudad para motivar a nuevas inversiones e industrias en un marco de innovación y emprendedurismo.	OB 1: Desarrollo humano	1-7
	OB 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial	8-22
	OB 3: Acceso y expansión de espacios públicos abiertos	23-28
	OB 4: Formalización y mejora de asentamientos informales	29-31
	OB 5: Distribución de alcantarillado pluvial y sanitario	32
	OB 6: Red urbana resiliente para distribución eléctrica y datos/gas	33-34
	OB 7: Manejo productivo de desechos sólidos	34
	OB 8: Actualizar planificación urbana	36-37
5. Equidad en salud pública. Atender los déficits de infraestructura y educación que vulneran decisivamente la salud pública en la ciudad.	OB 1: Desarrollo humano	1-7
	OB 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial	8-22
	OB 3: Acceso y expansión de espacios públicos abiertos	23-28
	OB 4: Formalización y mejora de asentamientos informales	29-31
	OB 5: Distribución de alcantarillado pluvial y sanitario	32
	OB 6: Red urbana resiliente para distribución eléctrica, datos/ gas	33-34
	OB 7: Manejo productivo de desechos sólidos	35
	OB 8: Actualizar planificación urbana	35-36
6. Actualización de marcos legales para la resiliencia. Proponer la actualización de provisiones de marcos como el Código Civil de RD y la Ley de Condominios 5038 que limitan la resiliencia urbana. Esto para restringir los saneamientos catastrales permitidos en el Código Civil de RD, y en condominios hacer posible su terminación	OB 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial	8-22
	OB 3: Acceso y expansión de espacios públicos abiertos	23-28
	OB 4: Formalización y mejora de asentamientos informales	29-31
	OB 5: Distribución de alcantarillado pluvial y sanitario	32

democrática, la determinación de vida útil de los edificios, y garantizar la reposición de la vivienda en caso de destrucción por catástrofes climáticas.	OB 6: Red urbana resiliente para distribución eléctrica y de datos/gas	33-34
	OB 8: Actualizar planificación urbana	36-37
7. Ciudad resiliente. Mejorar la capacidad de la ciudad de soportar y reponerse a eventos climáticos y sísmicos.	OB 1: Desarrollo humano	1-7
	OB 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial	8-22
	OB 3: Acceso y expansión de espacios públicos abiertos	23-28
	OB 4: Formalización y mejora de asentamientos informales	29-31
	OB 5: Distribución de alcantarillado pluvial y sanitario	32
	OB 6: Red urbana resiliente para distribución eléctrica y de datos/gas	33-34
	OB 7: Manejo productivo de desechos sólidos	34
	OB 8: Actualizar planificación urbana	36-37
8. Cuidado y recuperación del medio ambiente. Mantener y regenerar las zonas de valor ecológico, mejorar la calidad del aire y de los recursos hídricos urbanos.	OB 1: Desarrollo humano	1-7
	OB 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial	8-22
	OB 3: Acceso y expansión de espacios públicos abiertos	23-28
	OB 4: Formalización y mejora de asentamientos informales	29-31
	OB 5: Distribución de alcantarillado pluvial y sanitario	32
	OB 6: Red urbana resiliente para distribución eléctrica y de datos/gas	33
	OB 7: Manejo productivo de desechos sólidos	35
	OB 8: Actualizar planificación urbana	36-37

Fuente: Elaboración propia

7.15.1 Posible esquema de financiamiento

- 279 Como se ha indicado anteriormente, existe hoy en día una pluralidad de formas para financiar proyectos de inversión. Sin embargo, las ventanas de oportunidad que nos ofrece el estado de las cosas en el DN, mismas de orden legal, administrativo, económico y geográfico, merecen ser consideradas para hacer sostenibles las grandes inversiones de orden exclusiva o casi exclusivamente municipal. Lograr estructuras de financiamiento innovadoras y sostenibles para estos fines podría volver el desarrollo del DN en un modelo replicable para otros municipios de la región metropolitana y del país.
- 280 Los grandes proyectos de la matriz en términos de volumen de inversión se prevé que sean aquellos relacionados a la expansión de espacio público (23), cableado subterráneo de la red eléctrica y servicios varios de comunicación (33), soterrado de una red de distribución de gas (34), manejo de residuos sólidos (35), alcantarillado sanitario (32), aceras completas (15), red de ciclo-rutas (14), conectividad vial (12) y ruta marítimo fluvial (11). De estos, se observa que cinco se prestan para sociedades o asociaciones público-privadas transparentes con el potencial de rentar beneficios directos e indirectos al municipio. Estos son:
1. Soterrado Cableado Urbano (33) (ADN)
 2. Soterrado Redes Distribución de Gas (34) (ADN)
 3. Ruta Marítimo-Fluvial (11) (ADN)
 4. Manejo de Residuos Sólidos (35) (ADN)
 5. Alcantarillado Sanitario DN (32) (CAASD)
 6. Big Data Urbana (OT3) (ADN)

279 Los beneficios de estas potenciales asociaciones público-privadas bien pueden ser invertidos en los demás proyectos mencionados, esto si no se identifican otros mecanismos de financiamiento endógenos o exógenos a cada uno. No referimos a:

1. Expansión de Espacios Públicos Abiertos (23) (ADN)
2. Aceras Completas DN (15) (ADN)
3. Red Ciclo-Rutas del DN (14) (ADN)
4. Conectividad Vial DN (12) (ADN)
5. Plataformas Abiertas de Datos Actualizados (OT3) (ADN)

280 Por el carácter prioritario y multidimensional del proyecto de ampliación de los espacios públicos verdes (23) en la ciudad, los beneficios de una potencial asociación público-privada entre el gobierno central y capital privado podrían destinarse específicamente a este primero.

Tabla 5 c7. Esquema de APPs posibles para financiar proyectos de inversión pública.



Fuente: Elaboración propia

Capítulo XVIII: Encuentros, personas e instituciones participantes PEDN2030

281 En este apartado se enlistan en orden cronológico los encuentros de levantamiento de información sostenidos, así como los nombres de los participantes y las instituciones de que representan. A la fecha en el proyecto se han consultado 460 personas en 27 encuentros. Entre los grupos representados están 43 juntas de vecinos de las tres circunscripciones, ocho ayuntamientos del Gran Santo Domingo, siete regidores del Distrito Nacional, 14 universidades, siete organismos de carácter público: Ciudad Alternativa, Instituto Nacional del Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), la Federación Dominicana de Municipios (FEDOMU), el Consejo Nacional de la Discapacidad (CONADIS), la Corporación de Acueducto y Alcantarillado de Santo Domingo (CAASD), el Ministerio de Turismo de RD (MINTUR) y el Ministerio de Economía Planificación y Desarrollo (DGODT-MEPYD). Igualmente, 20 compañías privadas, dos gremios de amplio alcance: ACOPROVI y las Escuelas y Facultades de Arquitectura de RD (EFA-RD), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), y expertos líderes de opinión. Entre los últimos están Marcos Barinas, Jhael Isa, Jordi Masalles, Gustavo More, Cristóbal Valdez, Michelle Valdez, Gustavo Valdez, Rafael Selman, Javier Pérez Pitaluga, Alejandro Marranzini, Lucia Mermet, Jose Marion-Landais, Ginni Heinsen, Maribel Villalona y Mario Dávalos.

8.1 Encuentro Universidad Iberoamericana (UNIBE)

282 Este encuentro fue celebrado el cuatro de agosto de 2017 y contó con la participación de 64 estudiantes y profesores de esa institución. Debajo la lista de asistentes e institución representada:

Nombre	Institución
1. Annakarina Sebelén	UNIBE
2. Oraissa Puig	UNIBE
3. Anna Sofía de la Mota	UNIBE
4. Karen Herrera	UNIBE
5. Gabriela pena	UNIBE
6. Ian Pérez	UNIBE
7. Eduardo Boheme	UNIBE
8. Ana Lucia García	UNIBE
9. Natasha I. Moscoso	UNIBE
10. Diego Alonso	UNIBE
11. Katherine Inoa	UNIBE
12. Claudia Soto	UNIBE
13. Camille Mcollum	UNIBE
14. Laura Brito	UNIBE
15. Carolina Basilis	UNIBE
16. Gabriela Moreno	UNIBE
17. Krystal Ruiz Estévez	UNIBE
18. Desiree Yi Peguero	UNIBE
19. Simona Vega	UNIBE
20. María C. Vásquez	UNIBE
21. Alba Reynoso	UNIBE
22. Joan Delmonte	UNIBE

23. Victor Valenzuela	UNIBE
24. Francis Rodríguez	UNIBE
25. Nicole chaddu	UNIBE
26. Melanie Ciprian	UNIBE
27. Alejandra del Castillo	UNIBE
28. Elizabeth Disla	UNIBE
29. Ysleidy Moreta	UNIBE
30. Yura Rodríguez	UNIBE
31. Paola Sanz	UNIBE
32. Carlos Muñoz	UNIBE
33. Francisco A. Feliz Diclo	UNIBE
34. Diego Alonzo	UNIBE
35. Diana Encarnación R.	UNIBE
36. Henry Pérez Bidó	UNIBE
37. Joan German	UNIBE
38. Claudia Brea	UNIBE
39. Ana Teresa Santana	UNIBE
40. Lorena Rosado	UNIBE
41. Oriana Ascencio	UNIBE
42. Farielys Acosta	UNIBE
43. Crystal Rosario	UNIBE
44. Morgan Henry	UNIBE
45. Radhamés A. Rodríguez	UNIBE
46. Rainiero Betances	UNIBE
47. Diana Morel	UNIBE
48. María A. de Pena	UNIBE
49. José García	UNIBE
50. David Rosario	UNIBE
51. Carlos Cabrera	UNIBE
52. Cristian Fernández	UNIBE
53. Eduardo Amarante	UNIBE
54. Denisse Tejeda	UNIBE
55. Vicmely Santos	UNIBE
56. Francis Frometa	UNIBE
57. Yaneida Paulino	UNIBE
58. María Fda. Peguero	UNIBE
59. Lucia Ferreiras	UNIBE
60. Hjalmar Decena	UNIBE
61. Elmer González	UNIBE
62. Ramón Vázquez	UNIBE
63. Sucre Ferreras	UNIBE
64. Luis Sterlin	UNIBE

8.2 Encuentro Universidad Pedro Henríquez Ureña (UNPHU)

283 Este encuentro fue celebrado el 10 de agosto de 2017 y contó con la participación de 46 estudiantes y profesores de esa institución. Debajo la lista de asistentes e institución representada:

Nombre	Entidad
1. Leticia Pérez	UNPHU
2. Soni Paredes	UNPHU
3. Omar Pérez	UNPHU
4. Dayeri Peguero	UNPHU
5. Mayelin Del Monto	UNPHU
6. Paula Hidalgo	UNPHU
7. Angel Luis Lantigua	UNPHU
8. Chantal Rodríguez	UNPHU
9. Camila Abreu	UNPHU
10. Stephanie Schuwagereit	UNPHU
11. Hudanis García	UNPHU
12. Rrystal Ruíz	UNPHU
13. Alba Guerra	UNPHU
14. Jorge r. Florain	UNPHU
15. Ángel A. Hernández	UNPHU
16. Eliana Jiménez	UNPHU
17. Elizabeth Sosa	UNPHU
18. Adoris Martínez	UNPHU
19. José A. Contanzo	UNPHU
20. Roberto Suriel	UNPHU
21. Heidi De Moya	UNPHU
22. Mizocky Mota	UNPHU
23. José Guillen	UNPHU
24. Omar Rancier	UNPHU
25. Margarita Gómez Salas	UNPHU
26. Elizardo Ruiz G.	UNPHU
27. Carmela Mejía	UNPHU
28. Marshar Mariep. Grullón	UNPHU
29. Dismayris García	UNPHU
30. Triana Pérez	UNPHU
31. Lisa Gabriela Jiménez	UNPHU
32. Leslie Jiménez	UNPHU
33. Álvaro Adames	UNPHU
34. Emmanuel Brito Tineo	UNPHU
35. Esther Yeniber Jaques	UNPHU
36. Joaquín Méndez Soñé	UNPHU
37. Laura Pérez González	UNPHU
38. Raquel Paoli Guzmán	UNPHU
39. Roberto Melo	UNPHU

40. Seidianna Martínez	UNPHU
41. Analay Acosta	UNPHU
42. Elaine Saint-Hilaire P.	UNPHU
43. Melvin V. Bello	UNPHU
44. Manuel Pichardo	UNPHU
45. Christopher Polo	UNPHU
46. Oscar Herrera Reyes	UNPHU

8.3 Encuentro Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra (PUCMM)

284 Este encuentro fue celebrado el tres de octubre de 2017 y conto con la participación de 81 estudiantes y profesores de esa institución. Debajo la lista de asistentes e institución representada:

Nombre	Entidad
1. Mile González	PUCMM
2. Ariosto Montisano	PUCMM
3. Audelín Henríquez	PUCMM
4. Michelle Valdez	PUCMM
5. Ico Abreu	PUCMM
6. Orisell Medina	PUCMM
7. Carmen Rita Méndez	PUCMM
8. Gustavo Valdez	PUCMM
9. Rafael A. Veras	PUCMM
10. Yendri Espineira	PUCMM
11. Endy Ferrera	PUCMM
12. Amelia Saleta	PUCMM
13. Andry L. Hernández	PUCMM
14. Cindy Duarte	PUCMM
15. Michael Cando	PUCMM
16. Linda Núñez	PUCMM
17. Laura Núñez	PUCMM
18. Brian González	PUCMM
19. Elisa Reyes	PUCMM
20. Nacho Mora	PUCMM
21. Cecilia Gómez	PUCMM
22. Chrismarlyn Espinal	PUCMM
23. Guiniuere Mirambaux	PUCMM
24. Satacy Polanco	PUCMM
25. Leandro Ortiz	PUCMM
26. Sixto Sánchez	PUCMM
27. Christina Gieringer	PUCMM
28. Inés Reynoso	PUCMM
29. Sobeyda de La Cruz	PUCMM

30. Katerine Ramírez	PUCMM
31. Rosa Vásquez	PUCMM
32. Heather García	PUCMM
33. Rosibel Mateo	PUCMM
34. María Eugenia Cabral	PUCMM
35. Evely P. Peguero	PUCMM
36. Yasser N. Genao a.	PUCMM
37. Shenill A. Cruz Lora	PUCMM
38. Caroline Espinosa	PUCMM
39. Daniela Jaquez R.	PUCMM
40. Alfredo E. Capellán Lora	PUCMM
41. Gustavo Toribio	PUCMM
42. José Enrique Marrero	PUCMM
43. Raúl Duluc Bonilla	PUCMM
44. Omar E. Suarez De Oleo	PUCMM
45. Indra Osiris Castillo Feliz	PUCMM
46. Lía Pamela Sosa Fdez.	PUCMM
47. Silvia Gutiérrez	PUCMM
48. Ayleen Lithgow	PUCMM
49. Gabriela Henríquez	PUCMM
50. Ana Reyes	PUCMM
51. Solanyi Espinal	PUCMM
52. María Núñez	PUCMM
53. Virginia Díaz	PUCMM
54. Laura Álvarez	PUCMM
55. Jomary Espinal	PUCMM
56. Genesis Pérez	PUCMM
57. Libette Terrero	PUCMM
58. Edily Segura	PUCMM
59. Camilly Santiago	PUCMM
60. Mirka King	PUCMM
61. Paola Paulino	PUCMM
62. Darcy Feliz	PUCMM
63. Merlissa Segura	PUCMM
64. Almari Campusano	PUCMM
65. Diana Batista M.	PUCMM
66. Mary e. Beltre	PUCMM
67. Luis Carpio	PUCMM
68. Luis Saldaña	PUCMM
69. Geuris Gómez	PUCMM
70. Angely Álvarez	PUCMM
71. Julio Monteagudo	PUCMM
72. Karime Llodra	PUCMM
73. Paola González	PUCMM

74. Gabriela Ogando	PUCMM
75. Juana Díaz	PUCMM
76. Lourdes Serra	PUCMM
77. Erick Cuas	PUCMM
78. Miranda Fernández	PUCMM
79. Camila Ramírez	PUCMM
80. Luz Ureña	PUCMM
81. Mónica Sánchez	DGPU-POT
82. Paul Alberto	PUCMM
83. Teresa Moreno	Técnico PEDN

8.4 Encuentro Universidad Autónoma de Santo Domingo (UASD)

285 Este encuentro fue celebrado el primero de noviembre de 2017 y contó con la participación de 55 estudiantes y profesores de esa institución. Debajo la lista de asistentes e institución representada:

Nombre	Entidad
1. Francisco J. Castillo	UASD
2. Rouselyn Aybar Ramos	UASD
3. Dobayra E. Doval	UASD
4. Raymond Rodríguez	UASD
5. Estephany Rivas Díaz	UASD
6. Fanni Santana Báez	UASD
7. Franchesca Marte	UASD
8. Luis Soto	UASD
9. Patricia Vilorio P.	UASD
10. Juan Francisco Taveras	UASD
11. Betty B. Beato Bretón	UASD
12. Kareem M. Reyes	UASD
13. Oscar D. Germán	UASD
14. José Gabriel Batista	UASD
15. Raquel Suero Jiménez	UASD
16. José miguel Ramírez	UASD
17. Francisco A. López	UASD
18. Auri E. García Japa	UASD
19. Karen Yamel Peña Fdez.	UASD
20. Ashly García Nova	UASD
21. Penélope De la Cruz Checo	UASD
22. Eddy Rafael Beltré	UASD
23. Santo de Los Santos	UASD
24. Yennifer Hernández	UASD
25. Heijenn Placers	UASD
26. Kisbel Arias Soto	UASD
27. Guisell Tejada	UASD

28. Osmarlin Grullón	UASD
29. Ana Quezada	UASD
30. Rossana Perdomo	UASD
31. Edinel De Jesús	UASD
32. Mercedes Bautista	UASD
33. Yalida Ventura	UASD
34. Dileiny Anderson	UASD
35. Daurissa Feliz	UASD
36. Ismael del Rosario	UASD
37. Miriam de la Cruz	UASD
38. Carmen de la Cruz	UASD
39. Miguel del Jesús Díaz	UASD
40. Angel del Jesús	UASD
41. Yeralissa de la Cruz	UASD
42. Estivel Ramírez	UASD
43. Bartolome de los Santos	UASD
44. Nelsy C. De los Santos	UASD
45. Engels Frías Ovalles	UASD
46. Jesus F. Franjul	UASD
47. Dionis A. Amador	UASD
48. Irma k. Pulgar	UASD
49. Windy J. León	UASD
50. Beata Belson Martínez	UASD
51. Endy K. Fernández	UASD
52. Luis cordero	UASD
53. Kelvin Montero	UASD
54. Kelvin Hernández	UASD
55. Adry Jiménez	UASD

8.5 Encuentro Federación Dominicana de Municipios (FEDOMU)

286 Este encuentro fue celebrado el 13 de octubre de 2017 y contó con la participación de 23 directores técnicos de planeamiento urbano de los municipios del Gran Santo Domingo y FEDOMU. Debajo la lista de asistentes e institución representada:

Nombre	Entidad
1. Joan Berroa	Ayuntamiento de Guerra
2. Enrique López	Ayuntamiento de Guerra
3. Benenancio Pérez	Ayuntamiento de Guerra
4. Gustavo R. Rodríguez	Ayuntamiento de Guerra
5. Freddy C. Rosario e.	Ayuntamiento de Boca Chica
6. Alfredo Castro Marte	Ayuntamiento de Boca Chica
7. Jenniffer Gallardo	Ayuntamiento de Boca Chica
8. Ramón Abad	Ayuntamiento de Pedro Brand

9. Evarista Berroa	Ayuntamiento de Pedro Brand
10. Ronell T. Guzmán	Ayuntamiento Santo Domingo Oeste
11. Ing. Vladimir Martínez	Ayuntamiento Santo Domingo Este
12. Genie González	Ayuntamiento Distrito Nacional DGPU
13. Raúl E. Vilorio	Ayuntamiento Distrito Nacional DGPU
14. Belkys Labrador	Ayuntamiento Distrito Nacional DGPU
15. Richard Fernández	Ayuntamiento de Los Alcarrizos
16. Elisa Olmos Grullón	Ayuntamiento Santo Domingo Norte
17. Sócrates Pérez	Ayuntamiento Santo Domingo Norte
18. Julio c. González	Ayuntamiento Santo Domingo Norte
19. Roberto Valentín Guerrero	FEDOMU
20. Matibeth Olivares	FEDOMU
21. Yamilkis Flores	FEDOMU
22. Genny González	FEDOMU
23. Kirsis Roa	FEDOMU

8.6 Encuentro Asociación Dominicana Constructores y Promotores de Vivienda (ACOPROVI)

287 Este encuentro fue celebrado el 17 de julio de 2018 y contó con la participación de 16 miembros de esa institución. Debajo la lista de asistentes e institución representada:

Nombre	Entidad
1. Ing. María (Susy) Gatón	ACOPROVI
2. Arq. Jorge Montalvo	ACOPROVI
3. Ing. Erik Bueno	ACOPROVI
4. Ing. Anneris Bueno	ACOPROVI
5. Lic Melchor Alcántara	ACOPROVI
6. Ing. Endel Guerra	ACOPROVI
7. Ing. Héctor Bretón	ACOPROVI
8. Lic . Carolina Steffani	ACOPROVI
9. Sr. Marcos Gurici	ACOPROVI/Unión Eléctrica
10. Arq. Carvajal Polanco	ACOPROVI/Carvajal Polanco
11. Arq. Juan Carvajal	ACOPROVI/Carvajal Polanco
12. Arq. Roberto Encarnación	ACOPROVI/Pimentel Piña
13. Arq. Otilio Barriento	ACOPROVI/Grupo Barriento
14. Arq. Mayobanex Suazo	ACOPROVI/MCP Detalles
15. Sr. Julian Reyes	ACOPROVI/Argos Dominicana
16. Sr. Leandro Mercedes	ACOPROVI/LMC Constructora

8.7 Encuentro Omar Rancier y Dirección Gral. de Ordenamiento y Desarrollo Territorial (DGODT)

288 Este encuentro fue celebrado el 25 de julio de 2018 y contó con la participación de cinco miembros de esa institución. Debajo la lista de asistentes e institución representada:

Nombre	Entidad
1. Erika Oviedo	Analista Territorial
2. Elaine Santos	Analista Territorial
3. Arístides Victoria	Analista Territorial
4. Lisbette Terrero	Estudiante Arquitectura PUCMM
5. Omar Rancier	Enc. Dpto. Formulación Políticas y Planes Ordto. y Des. Territorial

8.8 Encuentro Escuelas y Facultades de Arquitectura de RD (EFA-RD)

289 Este encuentro fue celebrado el 26 de julio de 2018 y contó con la participación de 14 miembros de esa institución. Debajo la lista de asistentes e institución representada:

Nombre	Entidad
1. Arq. Francisco Medina	INCE
2. Arq. Rossy Abinader	O&M
3. Arq. Rosmary Franquíz	PUCMM Santiago
4. Arq. Virginia Flores	PUCMM Santo Domingo
5. Arq. Alexis Lopez Ceballo	UASD
6. Arq. Maritza Estrella	PUCATECI
7. Arq. Francesco Gravina	UCE
8. Arq. Jean Erikson Oleaga	UCNE
9. Arq. Jesús D'Alessandro	UNIBE
10. Arq. Heidi de Moya	UNHPU
11. Arq. Virgilio Veras	UTESA
12. Arq. Mara Jiménez	UASD
13. Arq. Adolfo Despradel	Director de Desarrollo de Casa de Campo
14. Arq. Cesar Nuñez	O&M

8.9 Encuentro Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)

290 Este encuentro fue celebrado el 26 de julio de 2018 y contó con la participación de tres miembros de esa institución. Debajo la lista de asistentes e institución representada:

Nombre	Entidad
1. Joan Soler	INTRANT
2. Alexandra Cedeño	INTRANT
3. Nathalie Groia	INTRANT

8.10 Encuentro con urbanista Marcos Barinas

291 Este encuentro fue celebrado el 31 de julio de 2018 y contó con la participación del experto urbanista y académico Marcos Barinas.

8.11 Encuentro con Ing. Jhael Isa

292 Este encuentro fue celebrado el 31 de julio de 2018 y contó con la participación del experto en movilidad urbana, Ing. Jhael Isa.

8.12 Encuentro con Jordi Masalles y Gustavo Moré

293 Este encuentro fue celebrado el primero de agosto de 2018 y contó con la participación los líderes de opinión, arquitectos Jordi Masalles y Gustavo Moré.

8.13 Encuentro primero con Ciudad Alternativa

294 Este encuentro fue celebrado el seis de agosto de 2018 y contó con la participación de cinco miembros de esa institución. Debajo la lista de asistentes e institución representada:

Nombre	Entidad
1. Fátima Lorenzo	Ciudad Alternativa
2. Virginia Pastor Hernández	Ciudad Alternativa
3. David Arbona González	Ciudad Alternativa
4. Ángel Cuello	Ciudad Alternativa
5. Jenny Torres	Ciudad Alternativa

8.14 Encuentro Rafa Selman y *think tank* arquitectos y urbanistas

295 Este encuentro fue celebrado el 29 de agosto de 2018 y contó con la participación de siete arquitectos y urbanistas líderes de opinión. Debajo la lista de asistentes e institución representada:

Nombre	Entidad
1. Rafael Selman	Selman & Asocs.
2. Miguel Risk	Selman & Asocs.
3. Melissa Vargas	Proyecto City Lab Erasmus-Unión Europea
4. Alejandro Marrassini	Shearly/Orbitarc
5. Javier Pérez	Pérez Morales
6. Mario Sosa	Vicepresidencia de la República Dominicana
7. José Marión-Landais	Proyecto Citylab CAR/Unión Europea

8.15 Encuentro con Lucía Mermet y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)

296 Este encuentro fue celebrado el 29 de agosto de 2018 y contó con la participación de dos miembros de esa institución. Debajo la lista de asistentes e institución representada:

Nombre	Entidad
1. Luciana Mermet	Representante Residente Adjunta PNUD-RD
2. Paola Caram	PNUD

8.16 Encuentro técnicos asentamientos informales

297 Este encuentro fue celebrado el 15 de septiembre de 2018 y contó con la participación de dos arquitectos/urbanistas uno de ellos investigador de asentamientos informales, el otro desarrollador inmobiliario y diseñador. Debajo la lista de asistentes e institución representada:

Nombre	Entidad
1. Melissa Vargas	Proyecto Citylab CAR/Unión Europea
3. Javier Pérez	Pérez Morales y Asociados

8.17 Encuentro directores y técnicos Ayuntamiento del Distrito Nacional (ADN)

298 Este encuentro fue celebrado el 23 de noviembre de 2018 y contó con la participación 17 técnicos y directores del Ayuntamiento del Distrito Nacional. Debajo la lista de asistentes y área representada:

Nombre	Área en ADN
1. Jeannette D'Antonio	Directora Mantenimiento de Parques y Equipamiento Urbano
2. Yvette Bodden	Directora Gestión Humana Distrito Nacional
3. Biviana Riveiro	Secretaria General ADN
4. Darío Domínguez	Director Tránsito y Movilidad Urbana Distrito Nacional
5. Amín Abel	Director Planeamiento Urbano Distrito Nacional
6. Mónica Sánchez	Coordinadora del Plan de Ordenamiento
7. Teresa Moreno	Coordinadora Plan Estratégico Distrito Nacional
8. Mariela Segura	Directora Recaudaciones ADN
9. Alan Ramírez	Director Plan Estratégico Institucional DN
10. Dulce Castellanos	Consultora Jurídica ADN
11. Sory Galán	Directora Internacional ADN
12. Stalin Alcántara	Director Acción Comunitaria
13. Carol Suarez	Directora del Despacho del Alcalde
14. Diana Martínez	Directora de Ciudad Colonial
15. Manuel Álvarez	Director de Tecnología
16. Pastora Méndez	Directora de Tesorería
17. Fernando Campos	Director Gestión Ambiental

8.18 Encuentro con urbanista Cristóbal Valdez y staff

299 Este encuentro fue celebrado el 28 noviembre de 2018 y contó con la participación del experto urbanista Arq. Cristóbal Valdez y sus encargados. Debajo la lista de asistentes:

1. Cristóbal Valdez	Valdez & Asocs.
2. Gustavo Valdez	Valdez & Asocs.
3. Michelle Valdez	Valdez & Asocs.

8.19 Encuentro Ginni Heinsen y juntas de vecinos de la Circunscripción 1

300 Este encuentro fue celebrado el tres de diciembre de 2018 y contó con la participación de 16 miembros las juntas de vecinos Yolanda Morales, Ensanche Paraíso y Ensanche Piantini. Debajo la lista de asistentes e institución representada:

Nombre	Entidad
1. Ulises Bonnelly	Junta de vecinos Yolanda Morales, Paraíso y Piantini
2. Carlos Mella	Junta de vecinos Yolanda Morales, Paraíso y Piantini
3. Virginlio Pérez	Junta de vecinos Yolanda Morales, Paraíso y Piantini
4. Carlos Rodríguez	Junta de vecinos Yolanda Morales, Paraíso y Piantini
5. Polibio Díaz	Junta de vecinos Yolanda Morales, Paraíso y Piantini
6. Clivet Romero	Junta de vecinos Yolanda Morales, Paraíso y Piantini
7. Mirtha Cabral	Junta de vecinos Yolanda Morales, Paraíso y Piantini
8. Tati Maiama Vda. Veras	Junta de vecinos Yolanda Morales, Paraíso y Piantini
9. Carmen Alonzo	Junta de vecinos Yolanda Morales, Paraíso y Piantini
10. Pablo Cuello	Junta de vecinos Yolanda Morales, Paraíso y Piantini
11. Ginni Heinsen	Junta de vecinos Yolanda Morales, Paraíso y Piantini
12. Alice Heinsen	Junta de vecinos Yolanda Morales, Paraíso y Piantini
13. Aduviges Prestol	Junta de vecinos Yolanda Morales, Paraíso y Piantini
14. Cesarina Kunhardt	Junta de vecinos Yolanda Morales, Paraíso y Piantini
15. Miguel Logroño	Junta de vecinos Yolanda Morales, Paraíso y Piantini
16. María Rodríguez	Junta de vecinos Yolanda Morales, Paraíso y Piantini

8.20 Encuentro Arq. Maribel Villalona y Ministerio de Turismo de Republica Dominicana (MINTUR)

301 Este encuentro fue celebrado el cinco de diciembre de 2018 y contó con la participación de dos altos ejecutivos de esa institución. Debajo la lista de asistentes e institución representada:

Nombre	Área en MINTUR
1. Maribel Villalona	Directora Programa de fomento al Turismo en la Ciudad Colonial
2. Amín Serulle	Coord. Componente III, Programa Fomento Turismo Ciudad Colonial

8.21 Encuentro segundo con Ciudad Alternativa

302 Este encuentro fue celebrado el 12 de diciembre de 2018 y contó con la participación de cuatro miembros de esa institución. Debajo la lista de asistentes e institución representada:

Nombre	Entidad
1. Fátima Lorenzo	Ciudad Alternativa
2. David Arbona González	Ciudad Alternativa
3. Jenny Torres	Ciudad Alternativa
4. Juan Luis Corporán	Ciudad Alternativa

8.22 Encuentro con juntas de vecinos de la Circunscripción 2

303 Este encuentro fue celebrado el 24 de enero de 2019 y contó con la participación de 23 representantes de 20 juntas de vecinos de la Circunscripción 2. Debajo la lista de asistentes e institución representada:

Nombre	Entidad
1.Valentín Castillo A	Junta de vecinos Juventud en Desarrollo
2.Miguelina González Lora	Junta de vecinos Santo Socorro
3.Matilde Maleno B.	Junta de Vecinos Peralejos Cambia
4.Félix Vinicio Peralta	Junta de Vecinos Peralejos I
5.Elías Acosta Díaz	Junta de Vecinos Nueva Luz
6.Damián Almonte	Junta de Vecinos Arenita de la Puya
7.Andry Ovalles	Junta de Vecinos Buen Pastor
8.Catalina Vázquez	Presidente de Cooperativa de Cristo Rey
9.Jorge Luis Salazar	Junta de Vecinos la 41 de caliche
10.Máximo Antonio Ferrera	Junta de Vecinos la 41 de caliche
11.Ana Mariñez	Junta de Vecinos de Cristo rey
12.Herminio Ramírez	Presidente
13.Mercedes Ortega	Comunitaria
14.Carlos Martínez	Junta de vecinos Ivan Rancho
15.Luciano Guzmán	Sendero de la Luz
16.Félix A. Martínez	Junta de Vecinos La Claretiana
17.Teresa Del Orbe	Junta de Vecinos San Rafael
18.Reyes Mercedes Despradel	Junta de Vecinos San Rafael
19.Rafael Polanco	Junta de Vecinos sector Gala .
20.Yimi Acosta Mateo	Junta de Vecinos Inoa
21.Ramona Duran	Junta de Vecinos Ensanche Trueva
22.Waldo Cuevas Feliz	Junta de Vecinos La Nueva Unión
23.José Pérez	Junta de Vecinos Ramón Garcia

8.23 Encuentro con juntas de vecinos de la Circunscripción 3

304 Este encuentro fue celebrado el 11 de febrero de 2019 y contó con la participación de 52 representantes de diversas de vecinos de la Circunscripción 2. Debajo la lista de asistentes e institución representada:

Nombre	Entidad
1. Leonardo Ventura	Junta de Vecinos Vecinos Unidos
2. Matilde Maleno Berroa	Junta de Vecinos Peralejos Cambia
3. Patria Mera	Junta de Vecinos Padre Francisco Cordero
4. José Luis Salazar	Junta de Vecinos La 41, El Caliche, Cristo Rey
5. Elisandra Marisol Encarnación	Junta de Vecinos Padre Ignacio, Cristo Rey
6. Martin Rondón	Junta de Vecinos La Diferencia, Cristo Rey
7. Valentín Castillo	Junta de Vecinos Juventud en Desarrollo
8. Justiliano Montero	Junta de Vecinos La Ochocientas , Los Ríos
9. Humberto Berigüete	Junta de Vecinos La Guayubin, Los Ríos

10. Dionicia Castellanos	Junta de Vecinos Fe y Unión, Los Pinos , Los Ríos
11. María Luisa Cepeda	Junta de Vecinos Sol de la Esperanza , Los Ríos
12. José Almonte	Junta de Vecinos Fe y Unión (Fuerza), Caliche, Los Ríos
13. Teolida Jiménez Contreras	Pte. Junta de Vecinos Proyecto Popular Las Flores
14. Isabeta Eusebio Fernández	Junta de Vecinos Proyecto Popular
15. Nazario Espinal Díaz	Junta de Vecinos Pueblo Nuevo, Cristo Rey
16. Teresa del Orbe	Junta de Vecinos San Rafael, Cristo Rey
17. Carlos Mariñez	Junta de Vecinos, San Pablo, Cristo Rey
18. Reyes Mercedes Despradel	Junta de Vecinos Puerto Rico
19. Damián Almonte	Junta de Vecinos La Arenita , La Puya, Arroyo Hondo
20. Elvira Margarita Rodríguez	Junta de Vecinos La Buena Amistad
21. Fermina R. Ramírez	Junta de Vecinos Proyecto H5, Los Ramírez
22. Elías Acosta Díaz	Junta de Vecinos Nueva Luz, Los Jardines , Yagueta
23. Daniel Perozo	Junta de Vecinos El Sembrador, La Fe
24. Ana Isabel del Carmen	Junta de Vecinos Cofre del Amor
25. Félix Vinicio Peralta	Junta de Vecinos Nuevo Amanecer, Peralejos
26. Miguelina Cruz Lora	Junta de Vecinos Santo Socorro, Cristo Rey
27. Félix A. Martínez	Junta de Vecinos La Cateriana
28. Audey Margarita Ovalles	Junta de Vecinos El Buen Pastor
29. Luciano Guzmán	Junta de Vecinos Nuevo Sendero de la Luz
30. Adriana Rodríguez	Junta de Vecinos Farallones, Cristo Rey
31. Rafael Polanco	Junta de Vecinos Sector Ma. Gala
32. Joel Pascual	Junta de Vecinos La Ceiba
33. Jorge González Martínez	Junta de Vecinos San José Obrero
34. Alejandro de la Rosa	Junta de Vecinos Ba Mano de Obra
35. Edward Javier Melo	Junta de Vecinos Apolo II
36. María Altagracia Abreu	Junta de Vecinos Sendero de Luz
37. Ángela Sánchez	Junta de Vecinos Si se Puede
38. Dominga De León	Junta de Vecinos La Esperanza
39. Enrique Rojas	Junta de Vecinos Los Ramírez
40. Samuel de la Rosa	Junta de Vecinos Nuevo Amanecer
41. Beato Nicanor Morel	Junta de Vecinos Ba. Azul, Los Ríos
42. Miguel Peña	Junta de Vecinos Perantuen P H
43. Mayra Soriano	Junta de Vecinos Puerto Isabela
44. Gregorio Romero	Junta de Vecinos Renacer, (La Chivera) Cristo Rey
45. Miguel Marte	Junta de Vecinos La Puya , Arroyo Hondo
46. Basilia Alcántara	Junta Vecinos Marcelo
47. Martín Morales	Junta de Vecinos Manzano
48. Ramón Duncan	Junta de Vecinos Ens. Taveras, Cristo Rey
49. Domingo Morel	Junta de Vecinos Las Mercedes, Cristo Rey
50. Jorge Luis Casado	Junta de Vecinos La Unión de la Fe
51. Waldo Cuevas Feliz	Junta de Vecinos La Nueva Unión
52. José Pérez	Junta de Vecinos Junta de Vecinos Ramón García.

8.24 Encuentro con publicista Mario Dávalos

- 305 Este encuentro fue celebrado el 19 de febrero de 2019 y contó con la participación del publicista y líder de opinión Mario Dávalos, director de la agencia de publicidad Capital DBG.

8.25 Encuentro con Consejo Nacional de la Discapacidad (CONADIS)

- 306 Este encuentro fue celebrado el 26 de febrero de 2019 y contó con la participación del Encargado de accesibilidad universal de esa institución, Sr. Rafael Almonte.

8.26 Encuentro Corporación de Acueducto y Alcantarillado de Santo Domingo (CAASD)

- 307 Este encuentro fue celebrado el ocho de abril de 2019 y contó con la participación de 11 ejecutivos y técnicos de la Corporación de Acueducto y Alcantarillado de Santo Domingo (CAASD). Debajo la lista de asistentes e institución representada:

Nombre	Área en CAASD
1. Migdolio Lorenzo	Asistencia Técnica
2. Luis Salcedo	Dirección de Operaciones
3. Abelardo Díaz	Dirección Comercial
4. Carmen L. Victoria	Dirección de Ingeniería
5. Orlando R. Rodríguez	Asistencia Técnica
6. Sergio Polanco	Dirección de Planificación
7. Ulises García Batista	Unidad Ejecutora de Proyectos
8. Yani A. Batista	Dirección de Hidrología
9. Michael Reynoso	Analista Ambiental
10. Edward A. Florián Reyes.	Analista Hidrología
11. Luis Garibaldi Fernández	Analista Hidrología

8.27 Encuentro regidores y funcionarios del ADN

- 308 Este encuentro fue celebrado el 11 de octubre de 2019 y contó con la participación de 22 personas, entre ellas siete regidores del Concejo Municipal del ADN, así como miembros del cuerpo técnico y directivo del ADN. Debajo la lista de asistentes e institución representada:

Nombre	Área en CAASD
1. Héctor Paniagua	Seguridad Policía Municipal ADN
2. Jameliz Riveras	Gestión Humana ADN
3. José Mateo	Gestión de Calidad ADN
4. Merly Graciano	Planificación ADN
5. Darío Domínguez	Movilidad Urbana ADN
6. Milagros Mercedes	Gestión Ambiental ADN
7. Pastora Méndez	Tesorería ADM
8. Biviana Riveiro	Secretaría General ADM
9. Patricia Mejía	Secretaría Técnica ADM
10. José Henríquez	Auditoría ADM

11. Eugenio Reynoso	Regidor PLD
12. Julio Cesar Martínez	Regidor PRSC
13. Isidro Acosta	Regidor PRD
14. Feliz Perdomo	Regidor
15. Dulce Castellanos	Dirección Jurídica ADN
16. Juan Dionisio Rodríguez	Regidor
17. Ramón Hernández	Regidor
18. Rubén Martínez	Aseo Urbano ADN
19. Mónica Sánchez	POT ADN
20. Fernando Lloret	PEDN
21. Amín Abel	Planeamiento Urbano ADN
22. Teresa Moreno	PEDN
23. Francisca Jaquez	Regidora PRM

8.28 Encuentro con Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo

309 Este encuentro fue celebrado el 28 de octubre de 2019 y contó con la participación del perito designado por el Ministro de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD), arquitecto y planificador Erick Dorrejo. Luego del encuentro, el MEPyD realizó recomendaciones que fueron acogidas en el presente documento. Ver debajo carta de respaldo al PEDN2030, firmada por el Ministro de Economía, Planificación y Desarrollo, Lic. Juan Ariel Jiménez.



Arriba. Carta de respaldo al PEDN2030 firmada por el Ministro de Economía, Planificación y Desarrollo, Lic. Juan Ariel Jiménez.

8.29 Vista pública Concejo de los Regidores ADN

310 Este encuentro fue celebrado el 28 de julio de 2020 y contó con la participación de 66 personas, entre ellas siete regidores del Concejo Municipal del ADN, así como miembros del cuerpo técnico y directivo del ADN. La vista fue presidida por el Lic. Víctor Ogando, Presidente del Concejo de los Regidores, y el Lic. Elías Reynoso, Presidente de la Comisión de Planeamiento Urbano del organismo. Debajo la lista de asistentes e institución representada:

Nombre

1. Miguel Angel Grullón Carvajal
2. Carlos Espinal
3. Pia Iturbides
4. Juan Corporán
5. Laly Sánchez
6. Frank Cotes Álvarez
7. Giancarlo Damiano
8. Guido Rosario
9. Dulce Fontana
10. Roman Muñoz
11. Carlos Batista
12. Victor Ogando
13. María Romero
14. Erick Dorrejo
15. Mizoocky Mota
16. Alfredo Louis
17. Ana Gonzalez
18. Zoraida Alonzo
19. Oscar Marte
20. Annerys Meléndez
21. Marino Calderón
22. Pedro Oller
23. Amparo Álvarez
24. Betty Reyes
25. Julissa Báez
26. Liz Adriana Mieses
27. Jordi Masalles
28. Félix Cuevas
29. Sandra Altagracia Grullón Domínguez
30. Luis Perez Saleta
31. María Lorraine Rodríguez
32. Endel Guerra
33. Albert Guzmán
34. Angelina Riveiro
35. José Henríquez
36. anibal rivera
37. Rafa Selman
38. Varinia Caamaño
39. Claudia Castellanos

40. Mirtha Cabral
41. Alexis Germán
42. Frank Álvarez
43. Elizardo Ruiz González
44. Eliazar Reynoso
45. Ivan Perezmella
46. Guaroa Noboa
47. Héctor Bretón
48. Elizabeth Mateo
49. Richard Benoit
50. Evelyn Carmona
51. Vivian Reyes
52. Yasser Domínguez
53. Edgar Montás
54. Robert Martínez Regidor
55. Eric Michelén Álvarez
56. Genie González
57. Junior Bautista
58. Amin Abel
59. Luis Omar Rancier
60. Patricia Gómez
61. Euri Díaz
62. Juan Mubarak
63. Anny Nadal
64. Leandro Mercedes
65. Eric Michelén
66. Teresa López

Capítulo IX: Consejo Económico y Social Municipal 2020-2024

9.1 Conformación y juramentación

- 311 Luego de un extenso proceso de consultas llevadas a cabo entre mayo y agosto de 2020 a actores de la sociedad civil, cada sector reglamentario eligió su representante para el Consejo Económico y Social Municipal del Distrito Nacional 2020-2024. Este proceso se llevó a cabo siguiendo los términos que instruyen la Ley 498-06 de Planificación e Inversión Pública de República Dominicana y su Reglamento de Aplicación. Una vez lograda la nómina del Consejo, esta fue sometida al Concejo de Regidores del Ayuntamiento del Distrito Nacional, quien la aprobó el 11 de agosto de 2020 mediante la Resolución 36/2020.
- 312 Acto seguido, el cabildo juramentó el día 11 de septiembre de 2020 su Consejo Económico y Social encabezado por su alcaldesa, la Licda. Carolina Mejía. El Consejo es un valioso cuerpo de participación ciudadana que representa a las personas de Santo Domingo por ante el Ayuntamiento, y además representa al último ante el gobierno central. La composición del Consejo es como sigue:

Tabla 1 c9. Consejo Económico y Social Municipal del Distrito Nacional

Por el Ayuntamiento del Distrito Nacional			
No.	Nombre	Función o cargo	
1	Sra. Carolina Mejía	Alcaldesa del Distrito Nacional	
2	Sr. Víctor Ogando	Presidente Concejo de Regidores Ayuntamiento del Distrito Nacional	
3	Sr. Stalin Alcántara	Vicealcalde del Distrito Nacional/Director de Desarrollo Comunitario del ADN	
4	Sr. Jesús D'Alessandro	Encargado Oficina Plan Estratégico del Distrito Nacional	
5	Sra. Elena Viyella de Paliza	Asesora honorífica Ayuntamiento del Distrito Nacional	
Por organizaciones de la sociedad civil			
No.	Representante de institución	Institución representante	Sector
6	Sr. Pedro Brache	Consejo Nacional de la Empresa Privada	Asociaciones empresariales
7	Sra. Virginia Heinsen	Junta de Vecinos Yolanda Morales	Juntas de vecinos Circ. 1
8	Sra. María Gutiérrez	Junta de Vecinos Ciudad Real II	Juntas de vecinos Circ. 2
9	Sra. Guinamarys Cepeda	Junta de Vecinos La Altagracia	Juntas de vecinos Circ. 3
10	Sra. Grace Cochón	Universidad Iberoamericana	Instituciones de educación superior
11	Sr. Thomas Plisson	Cámara de Comercio e Industria Franco-Dominicana	Cámaras de comercio binacionales
12	Sr. Ricardo González	Ciudad Alternativa	Organizaciones no gubernamentales
13	Sr. Antonio Ramos	Cámara de Comercio y Producción de Santo Domingo	Cámara de comercio y Producción
14	Sra. Xiomara Guante	Asociación Dominicana de Profesores	Asociaciones profesionales
15	Sr. Johan Francisco	Colegio Médico Dominicano	
16	Sr. Eric Rivero	Confederación Nacional de Productores Agropecuarios	Asociaciones agropecuarias

17	Sr. Ana Vetilia	Asociación de Amas de Casa	Amas de Casa
----	-----------------	----------------------------	--------------

9.2 Designación de cargos, formación de comisión técnica y validación de Plan Municipal de Desarrollo del Distrito Nacional 2020-2024

313 El día 21 de septiembre de 2020 fue celebrada la primera sesión del Consejo Económico y Social Municipal del Distrito Nacional correspondiente al período 2020-2024. Mismo Consejo, aprobado por resolución municipal número 36 de 2020, y juramentado el pasado día 11 de septiembre. La Sesión tuvo lugar por video-conferencia e inició a las nueve (9) de la mañana, hora de la República Dominicana.

9.2.1 De los asistentes

314 Asistieron a la Sesión catorce (14) de los diecisiete (17) miembros del Consejo. Los asistentes fueron: Sra. Carolina Mejía, ced. 00100814995; Sr. Víctor Ogando, ced. 109199398; Sr. Stalin Alcántara, ced. 114740749; Sr. Jesús D’Alessandro, ced. 00111474532; Sra. Elena Viyella de Paliza, ced. 110811940; Sr. Pedro Brache, ced. 100841709; Sra. Virginia Heinsen, ced. 101714517; Sra. María Gutiérrez, ced. 40249607884; Sr. Thomas Plisson, id. 40249607884; Sr. Ricardo González, ced. 108569682; Sr. Antonio Ramos, ced. 00101681534; Sr. Johan Francisco, ced. 108179060; Sr. Eric Rivero, ced. 101730174; y Sra. Ana Vertilia Cabrera, ced. 102740552.

9.2.2 De la agenda del día

315 La agenda del día consistió de (1) conocer las provisiones tocantes a los consejos de desarrollo presentes en el Reglamento de Aplicación del Decreto 493-07 (2) votar para elegir entre los miembros del Consejo a un Coordinador y un Secretario, (3) constituir la Comisión Técnica, formada por “*responsables regionales de los órganos y organismos públicos con representación territorial*” (Dec. No. 493-07), y finalmente, (4) conocer y validar los proyectos y acciones a ser incluidos en el Plan Municipal de Desarrollo del Distrito Nacional 2020-2024, mismos derivados de las consultas ciudadanas llevadas a cabo para los fines, y del Plan Estratégico del Distrito Nacional 2030.

9.2.3 Resumen

316 Inicialmente, el arquitecto Jesús D’Alessandro introdujo la sesión, leyó la agenda del día y tomó nota de la asistencia. Acto seguido, la Alcaldesa del Distrito Nacional, Licda. Carolina Mejía, presidiendo la sesión, pronunció palabras de bienvenida y apoyo a la sesión. Dando seguimiento al primer punto de la agenda, el Arq. Jesús D’Alessandro repasó con los presentes las provisiones sobre los consejos de desarrollo presentes en el Reglamento Aplicación a Ley 498-06, contenido en el Decreto 493-07. Entre lo revisado, estuvo la descripción de funciones de los coordinadores y secretarios de consejos de desarrollo, así como el método previsto para su elección dentro de estos órganos. Acto seguido, los presentes procedieron a votar por un Coordinador y un Secretario de Consejo. Para dar seguimiento al tercer punto de la agenda, los presentes conocieron la propuesta de miembros de la Comisión Técnica del Consejo, misma presentada por el Arq. D’Alessandro para fines de validación. Finalmente, y en seguimiento al cuarto punto de la agenda, el consejo conoció los proyectos y acciones del borrador del Plan Municipal de Desarrollo del Distrito Nacional. Mismos estos proyectos y acciones, surgidas de las consultas realizadas por la Oficina del Plan Estratégico del Distrito Nacional para los fines, y del Plan Estratégico del Distrito Nacional 2030. Luego de agotados los puntos de la agenda, se produjo un intercambio libre de temas

diversos relacionados a gobernanza, alianzas interinstitucionales, fiscalización, manejo de residuos sólidos y alianzas público-privadas.

9.2.4 De los Acuerdos

317 Como resultado del trabajo del Consejo durante la sesión, los presentes lograron por votación los siguientes acuerdos:

PRIMERO. Los presentes eligieron por unanimidad a los señores Jesús D’Alessandro y Elena Viyella de Paliza como Coordinador y Secretaria del Consejo respectivamente.

SEGUNDO. Los presentes validaron los miembros propuestos para integrar la Comisión Técnica del Consejo en la forma siguiente:

Tabla 2 c9. Comisión Técnica del Consejo Económico y Social Municipal del Distrito Nacional

No.	Nombre	Funciones dentro del ADN
1	Sr. Mayobanex Suazo	Director de Planeamiento Urbano
2	Sra. Wanda Espinal	Ejecutiva del Oficina del Plan Estratégico DN
3	Sr. Miguel Logroño	Director de Innovación
4	Sra. Evelyn Carmona	Encargada Departamento de Planes y Normas
5	Sra. Lucía García	Ejecutiva del Despacho del ADN
6	Sr. Christian Tejeda	Director de Infraestructura
7	Sra. Genie González	Ejecutiva de la Secretaría Técnica del ADN

TERCERO. Los presentes validaron el contenido del Plan Municipal de Desarrollo del Distrito Nacional para el período 2020-2024.

Capítulo X: Consultas de validación Plan Municipal de Desarrollo del Distrito Nacional 2020-2024

10.1 Los encuentros de validación del PMD-DN 2020-2024 y PEDN2030

- 318 Para la construcción y validación del Plan Municipal de Desarrollo del Distrito Nacional 2020-2024, derivado del Plan Estratégico de Distrito Nacional 2030, fueron programados encuentros con sectores representativos de la sociedad civil en las categorías normadas en la Ley 498-06 de Planificación e Inversión Pública y su Reglamento de Aplicación, mismo que figura en el Decreto 493-07. Dichos encuentros fueron coordinados y llevados a cabo entre los meses de agosto y septiembre de 2020.
- 319 Durante los mismos, se trataron las problemáticas integrales y oportunidades que presenta el territorio identificados por cada sector consultado. Posteriormente, se procedió a evaluar cómo el producto de estos encuentros se relaciona con las líneas de acción del Plan Estratégico del Distrito Nacional 2030 y con el plan de gobierno votado por la población del Distrito Nacional en 2020. Como resultado, se pudo constatar de la totalidad de las acciones siguen siendo pertinentes y prioritarias, y fueron identificadas otras que de forma complementaria deben llevarse a cabo. Debajo la tabla mostrando las organizaciones consultadas a través de sus representantes.

Tabla 1 c10. Organizaciones consultadas por fecha entre septiembre y agosto 2020.

Organización	Representante		Cédula (o pasaporte)
	Nombre	Apellido	
Consejo Económico y Social Municipal del Distrito Nacional (21/SEP/2020)			
Ayuntamiento del Distrito Nacional	Carolina	Mejía	00100814995
Concejo de Regidores Ayuntamiento del Distrito Nacional	Víctor	Ogando	109199398
Ayuntamiento del Distrito Nacional	Stalin	Alcántara	114740749
Ayuntamiento del Distrito Nacional	Jesús	D'Alessandro	00111474532
Asesoría honorífica Ayuntamiento del Distrito Nacional	Elena	Viyella	110811940
Asociaciones empresariales	Pedro	Brache	100841709
Juntas de vecinos Circ. 1	Virginia	Heinsen	101714517
Juntas de vecinos Circ. 2	María	Gutiérrez	40249607884
Cámaras de comercio binacionales	Thomas	Plisson	40249607884
Organizaciones no gubernamentales en el Distrito Nacional	Ricardo	González	108569682
Cámara de Comercio y Producción de Santo Domingo	Antonio	Ramos	00101681534
Asociaciones profesionales en el Distrito Nacional	Johan	Francisco	108179060
Asociaciones agropecuarias en el Distrito Nacional	Eric	Rivero	101730174
Amas de Casa	Ana Vertilia	Cabrera	102740552
Juntas de Vecinos Circunscripción 3 (28/AGO/2020)			

Domingo Moreno Jiménez	Marianela	Beltre	109949784
Junta de Vecinos Federico Bermúdez	Quisqueya	Mercedes	00103240743
Junta de vecinos Julio de Peña valdez	Isabel	Ozuna	117499392
Juntas de vecinos capotillo unido	Yajahira	Betances	113417174
Guachupita	Jafreury	Durán Nivar	40213021740
Junta de Vecinos Varias Luces	Jorge	Mercedes	103981189
Junta de Vecinos Residencial Mauricio Báez	Andrés	Valdez	110990876
Juntas de Vecinos Brisas de la Isabela	Emmanuel	Heredia	001 18767342
Juntas de Vecinos Circunscripción 2 (28/AGO/2020)			
Junta de Vecinos Villa Elena	Felix	Hidalgo	112709266
La Unión del Ensanche La Fe	Jorge Casado	Veras	108534488
Junta de Vecinos Ciudad Real II	Trinidad	Gutiérrez	107977159
Junta Vecinos Solidaridad y Progreso Ens. Kennedy	Yeimy	Carela	8493536353
Residencial Brisas del Norte y Villas Fairbanks	Martin	Chavez	40223862018
Junta de Vecinos Villas Claudia	Isis	Rojas	101221661
Junta de Vecinos Ciudad II	Sofia	Robles	100830884
Junta de Vecinos del Residencial Lanha Gautier	José Vladimir	Del Rosario	111507562
Juntas de Vecinos Circunscripción 1 (27/AGO/2020)			
Junta de Vecinos Paraíso	Maria Lorraine	Rodriguez	100667229
Junta de Vecinos Los Prados	Berta	Luperón	-
Junta de Vecinos Urb. Alfimar	Plinio	Hidalgo	109148577
Junta de Vecinos de Piantini	Zoraida	Alonzo	00101697092
Los Jardines del Sur	Hector Leonidas	Diaz Garcia	113022255
Junta de Vecinos Las Praderas	Anny	Nadal	101775278
Junta de Vecinos Castellana	Carlos	Espinal	101231058
Junta de Vecinos Yolanda Morales	Cesarina	Kunhardt	00107961146
Junta de Vecinos Yolanda Morales	Leandro	Camilo	109117853
ONGs (27/AGO/2020)			
Federación Dominicana de Municipios-FEDOMU	Wanda	Alfau	114744329
Ciudad Alternativa	Ricardo	González	00108569682
La Union	Jorge Casado	Veras	108534488
Comité para la Defensa de los Derechos Barriales-COPADEBA	Gisselle	Ruiz	00103386124
Ciudad Alternativa	Patricia	Gómez	107369027
Universidades (27/AGO/2020)			
Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña-UNPHU	Mizoocky	Mota	117253054
Universidad Iberoamericana-UNIBE	Rafael Antonio	Vargas López	111913687
Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra-PUCMM	Julio	Ferreira	3400331553
Universidad Autónoma de Santo Domingo-UASD	Pablo Leynel	Ruiz Cuevas	22400145847
Universidad APEC-UNAPEC	Andy	Crespo	116758863
Universidad Dominicana O&M	Cesar	Nunez	00101226538

Cámaras de Comercio Binacionales- Cámara de Comercio y Producción SD (26/AGO/2020)			
Cámara de Comercio Domingo-Alemana	Fabio	Guzmán	3104198035
Cámara de Comercio Domingo-Italiana	Francesco	Alfieri	YA4733483
Cámara de Comercio Franco-Dominicana	Thomas	PLISSON	12cp79066
Cámara Comercio y Producción de SD	Antonio	Ramos	-
Cámara Oficial Española De Comercio	Marta	Ors	113366355
Cámara de Comercio y Turismo Domingo-Suiza	Georges	Tahan	112039987
Asociaciones Empresariales (26/AGO/2020)			
Consejo Nacional de la Empresa Privada -CONEP	Alejandro	Correa	123495940
Asociación de Hoteles de Santo Domingo-AHSD	Fabeth	Martínez	00114536576
Asociación de Industrias de República Dominicana -AIRD	Glory	Fermín	40223107075
Asociación Nacional de Jóvenes Empresarios- ANJE	Sol	Disla	22300542341
Ayuntamiento del Distrito Nacional-ADN	Miguel	Logrono	116518408
Gremios Profesionales (26/AGO/2020)			
Colegio Dominicano de Ingenieros, Arquitectos y Agrimensores-CODIA	Jesús	Pellerano	0010646492 8
Colegio Médico Dominicano-CMD	Johan	Francisco	0010817906 0

10.2 Acciones complementarias y prioridades

10.2.1 Salud pública y accesibilidad universal

320 La administración 2020-2024 tiene por prioridad llevar a cabo acciones que contribuyan a salvaguardar la salud pública de los ciudadanos y la humanización de los espacios públicos de la ciudad. En complemento con las acciones y proyectos contemplados en el PEDN2030 que ya tienen esa meta, los diversos procesos de validación interna y externa han manifestado la necesidad de hacer énfasis en:

1. El mejoramiento y saneamiento de los mercados.
2. La iluminación nocturna de espacios públicos.
3. El mejoramiento cualitativo de parques.
4. La arborización de espacios públicos.
5. Establecer sucursales del ayuntamiento distribuidas en las tres circunscripciones.
6. Crear unidades de sanitización textil en zonas vulnerables.
7. Llevar a cabo operativos médicos integrales frecuentes.
8. Fortalecer la inspectoría y fiscalización del ADN.
9. Fomentar la creación de estacionamientos municipales que permitan el desahogo de calles y avenidas.

10.2.2 Eje estratégico de fortalecimiento institucional

321 De igual forma, producto del proceso de validación, la administración ha abrazado un eje estratégico que aborde el fortalecimiento institucional de forma transversal.

Tabla 2 c10. Tabla cruce Eje Fortalecimiento Institucional (competencias municipales) con objetivos generales PEDN2030, estrategias y proyectos.

Eje Fortalecimiento Institucional (Competencias ADN, Ley 176-07, Art. 19)	Objetivo PEDN2030	Estrategia PEDN2030	Proyecto
<p>Promoción, fomento y desarrollo económico local.</p>	<p>1. Desarrollo humano Brindar herramientas, conocimientos y canales de participación a comunidades e individuos para que sean los agentes de su desarrollo cívico y socio económico.</p>	<p>1. Participación. Crear desde ADN una plataforma de reporte y consulta para los usuarios de la ciudad.</p>	<p>1. Mi Santo Domingo</p>
		<p>2. Derechos y deberes en la ciudad. Crear e implementar un módulo de educación cívica en los programas de escuelas, colegios y universidades. Así como llevar dicho módulo a barrios e instituciones educativas diversas gratuitamente.</p>	<p>2. Big Data SD PMD-DN 2020-2024-1 Alcaldías menores</p>
		<p>3. Empleabilidad. Asesorar comunidades carenciadas sobre actividades económicas y culturales que podrían llevar a cabo para mejorar su economía, brindándoles entrenamiento y acompañamiento.</p>	<p>3. Modo Santo Domingo</p>
		<p>4. Emprendedurismo. Crear espacios para evaluar ideas de ciudadanos emprendedores, asesorarlos sobre mejores prácticas y financiamientos, y acompañarlos en las etapas embrionarias.</p>	<p>4. Creciendo: Educación Cultural y Económica</p>
		<p>5. La ciudad como socia cultural. Fomentar que los emprendedores culturales usen la ciudad permanentemente para sus actividades, esto de formas y frecuencias programadas por la municipalidad.</p>	<p>5. Centro de Desarrollo Comunitario</p>
		<p>6. Reforzamiento positivo. Premiar a individuos y organizaciones cuando hayan llevado a cabo labores extraordinarias en servicio de la ciudad o el país.</p>	<p>6. Calendario DN: Recreación y Cultura (Aplicación Móvil)</p>
		<p>Ordenamiento del tránsito de vehículos y personas en las vías urbanas y rurales.</p> <p>Ordenar y reglamentar el transporte público urbano.</p> <p>Promoción, fomento y desarrollo económico local.</p>	<p>2. Movilidad urbana sostenible y conectividad vial. Motivar mediante alianzas con las demás agencias públicas una ciudad caminable medida por la proximidad entre estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado, así como su alcance geográfico, la calidad de las aceras de la ciudad, la calidad del aire y los niveles de ruido.</p>
<p>2. Sustitución de modos artesanales. Reemplazo de la flota de conchos del transporte público por vehículos más seguros y de mayor capacidad.</p>	<p>8. Corredores de autobús interconectados/P MUS-INTRANT</p>		
<p>3. Ruta fluvial-marítima. Motivar a la creación de ruta fluvial-marítima de transporte colectivo sobre los ríos Ozama e Isabela y el frente marino del Distrito Nacional.</p>	<p>9. Expansión de Metro SD/PMUS-INTRANT</p>		
<p>4. Conectividad vial. Motivar a la conexión de rutas de la ciudad actualmente bloqueadas por mejoras específicas de ocupaciones informales.</p>	<p>10. Acción en PMUS-INTRANT</p>		
<p>5. Transporte no motorizado. Sobre la superficie de la vía pública, crear un circuito de carriles señalizados y seguros para ciclistas.</p>	<p>11. Ruta Fluvial-Marítima del DN</p>		
	<p>12. Conectividad vial DN</p>		

		<p>6. Vindicación universal de aceras. Reformar gradualmente las aceras para mejorar, según sea el caso, el ancho de su sección, su accesibilidad universal, arborización y equipamiento. Complementariamente, también eliminar barreras por desniveles y otras causas.</p>	<p>15. Aceras completas DN</p>
			<p>PMD-DN 2020-2024-2 Red Estacionamientos Municipales</p>
		<p>7. Peatonalización. Previo estudio técnico, peatonalizar tramos de calles de forma intermitente o permanente.</p>	<p>16. Peatonalización DN</p>
		<p>8. Descentralización. Desde el Plan de Ordenamiento Territorial, estimular a la creación de centralidades urbanas de uso comercial, corporativo e institucional en las circunscripciones 3 y 2 para limitar los desplazamientos motivados por estos usos.</p>	<p>17. Plan de Ordenamiento Territorial</p>
		<p>9. Reducción velocidad. Desincentivar la velocidad de vehículos de motor dentro del DN para disminuir accidentes de tránsito y estimular la circulación peatonal y no motorizada. Particularmente, proveer calmado de tráfico en la avenida Anacaona y el Malecón de Santo Domingo para estimular al acceso peatonal y uso del Parque Mirador Sur y Parque Litoral Sur.</p>	<p>18. Calmado de tráfico</p>
		<p>10. Alianzas. Crear alianzas con los grandes grupos que componen el parque vehicular privado para pactar modos de transporte y horarios. Estimular a modos de transporte colectivos (públicos o privados) para clientes de colegios privados, empleados públicos y empleados corporativos. Pactar horarios no comerciales para tráfico de vehículos pesados en el DN.</p>	<p>19. Alianza transporte corporativo</p>
			<p>20. Alianza transporte escolar</p>
			<p>21. Alianza transporte empleados públicos</p>
			<p>22. Alianza vehículos pesados</p>
		<p>Normar y gestionar el espacio público.</p> <p>Promoción, fomento y desarrollo económico local.</p> <p>Normar y gestionar el mantenimiento y uso de las áreas verdes, parques y jardines.</p> <p>Construcción de infraestructuras y equipamientos urbanos, pavimentación de las vías públicas urbanas, construcción y mantenimiento de caminos rurales, construcción y conservación de aceras, contenes y caminos vecinales.</p>	<p>3. Acceso y expansión de espacios públicos abiertos. Fomentar la expansión de la huella de espacios públicos abiertos del Distrito Nacional y mejorar la calidad urbana de espacios existentes.</p>
<p>2. Acceso a EPAs. Priorizar la densificación poblacional en zonas próximas a espacios públicos abiertos.</p>	<p>24. Plan de Ordenamiento Territorial</p>		
<p>3. Recuperación de EPAs. Recuperación de parques en estado de segregación, ocupación o deterioro.</p>	<p>25. Recuperación general de parques DN</p>		
	<p>26. Mejoramiento zona Parque Independencia</p>		
	<p>27. Recuperación Malecón de Santo Domingo</p>		
		<p>28. Restauración Parque Colón</p>	

<p>Preservación del patrimonio histórico y cultural del municipio.</p> <p>Promoción, fomento y desarrollo económico local.</p>			
<p>Ordenamiento del territorio, planeamiento urbano, gestión del suelo, ejecución y disciplina urbanística.</p> <p>Promoción, fomento y desarrollo económico local.</p>	<p>4. Calidad de vida en poblaciones de asentamientos informales. Contribuir a elevar la calidad de vida de poblaciones en asentamientos informales, y apoyar al gobierno central en sus esfuerzos hacia la reducción de la huella de los territorios clasificados como informales mediante su formalización y reformulación según el tipo jurídico y natural de suelo que ocupan.</p>	<p>1. Catastros. Crear un catastro que indique qué clase de derechos propietarios existen sobre el suelo de cada asentamiento (terreno privado titulado, terreno público titulado, terreno público comunero). Igualmente crear un catastro que indique qué tipo de suelo ocupa cada asentamiento en términos de su composición geológica, su valor ecológico, su elevación y proximidad a cuerpos de agua, y por ende, su nivel de vulnerabilidad frente a desastres naturales.</p> <p>2. Marcos de acción. Identificar marcos de acción basados en el estatus jurídico y natural del suelo ocupado. (1) Ponderar vías sostenibles de formalización de asentamientos que ocupan terreno comunero no vulnerable, no del interés público y no de interés ecológico. (2) En caso de asentamientos sobre territorio privado, ponderar vías de adquisición al propietario formal de terrenos ocupados para titulación y formalización sostenible si los mismos no son terrenos vulnerables, de interés público o de interés ecológico. (3) Establecer mecanismos consensuados para la reformulación humanamente sensible, sostenible e informada de asentamientos que ocupan territorio vulnerable, de interés público o de interés ecológico.</p> <p>3. Monitoreo. Crear una oficina de monitoreo y control de crecimiento vertical y horizontal de asentamientos informales.</p>	<p>29. Catastro jurídico y natural de asentamientos informales DN</p> <p>30. Marcos de mejoramiento de poblaciones de asentamientos informales DN</p> <p>31. Centro de monitoreo de crecimiento de asentamientos informales en DN</p>
<p>Normar y gestionar la protección de la higiene y salubridad públicas para garantizar el saneamiento ambiental.</p> <p>Construcción de infraestructuras y equipamientos urbanos, pavimentación de las vías públicas urbanas, construcción y mantenimiento de caminos rurales, construcción y conservación de aceras, contenes y caminos vecinales.</p> <p>Promoción, fomento y desarrollo económico local.</p>	<p>5. Expansión de alcantarillado pluvial y sanitario. Motivar a la cobertura geográfica del Distrito Nacional con un circuito eficiente de alcantarillado sanitario y pluvial, y agua potable. De capacidad calculada en base a una demanda presente y proyectada para barrios y vías. Acompañando esto de una normativa que restrinja el vertido de aguas residuales al acuífero subterráneo donde sea posible.</p>	<p>Expansión redes. Motivar a la expansión geográfica de la red de alcantarillado sanitario y pluvial, y abasto de agua potable, de capacidad calculada en base a una demanda presente y proyectada para barrios y vías. Acompañando esto de una normativa que restrinja el vertido de aguas residuales al subsuelo donde sea posible.</p>	<p>32. Plan Maestro CAASD</p>

<p>Construcción de infraestructuras y equipamientos urbanos, pavimentación de las vías públicas urbanas, construcción y mantenimiento de caminos rurales, construcción y conservación de aceras, contenes y caminos vecinales.</p> <p>Instalación del alumbrado público.</p> <p>Promoción, fomento y desarrollo económico local.</p>	<p>6. Red urbana resiliente para distribución eléctrica, de datos y otros servicios. Motivar al soterrado de cableado general en al menos vías primarias y secundarias del Distrito Nacional en donde las condiciones de suelo lo hagan recomendable. Crear red de distribución de gas en la ciudad.</p>	<p>Soterrado de redes. Motivar al soterrado de cables en al menos vías primarias y secundarias del Distrito Nacional, en donde las condiciones del suelo lo permitan, acompañando esta medida con una normativa que limite el uso del espacio aéreo para cableado. Motivar a la creación de red segura soterrada de distribución de gas para evitar accidentes.</p>	33. Soterrado cableado urbano
			34. Soterrado red distribución de gas.
			PMD-DN 2020-2024-3 Iluminación urbana
<p>Normar y gestionar la protección de la higiene y salubridad públicas para garantizar el saneamiento ambiental.</p> <p>Limpieza vial.</p> <p>Servicios de limpieza y ornato público, recolección, tratamiento y disposición final de residuos sólidos.</p> <p>Promoción, fomento y desarrollo económico local.</p>	<p>7. Manejo productivo de desechos sólidos. Mediante alianzas con actores públicos y privados, motivar a la creación e implementación de un mecanismo de aprovechamiento productivo de los desechos sólidos que se producen en el Distrito Nacional.</p>	<p>Manejo productivo RS. Fomentar la creación e implementación de un mecanismo de aprovechamiento productivo de los desechos sólidos que se producen en el Distrito Nacional. Esto implica campañas de educación e involucramiento de la población en los procesos de clasificación y almacenaje de residuos sólidos.</p>	35. Manejo sostenible residuos sólidos
<p>Ordenamiento del territorio, planeamiento urbano, gestión del suelo, ejecución y disciplina urbanística.</p> <p>Preservación del patrimonio histórico y cultural del municipio.</p> <p>Promoción, fomento y desarrollo económico local.</p>	<p>8. Actualizar planificación urbana. Llevar a cabo un proceso de actualización participativa de normativas relacionadas a usos de suelo en la ciudad, retiros, alturas, densidades, edificabilidad, proximidad a vías y proximidad a espacios públicos abiertos.</p>	<p>1. Actualizar plan de ordenamiento. Actualizar de forma participativa las normativas relacionadas a usos de suelo en la ciudad, retiros, alturas, densidades, edificabilidad, proximidad a vías y proximidad a espacios públicos abiertos. Esto informado por los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo.</p>	36. Plan de Ordenamiento Territorial
		<p>2. Actualizar marcos para resiliencia. Proponer la actualización de marcos legales que condicionan resiliencia urbana directamente.</p>	37. Actualización Código Civil RD y Ley 5038 de Condominios
<p>Normar y gestionar la protección de la higiene y salubridad públicas para garantizar</p>	<p>9. Respuesta ante emergencias sanitarias y seguridad ciudadana. Mediante alianzas, contribuir</p>	<p>1. Salud pública ante emergencias. Mejorar la capacidad del territorio para hacer frente a emergencias relacionadas a salud pública.</p>	38. Plan de Contingencia del Distrito Nacional

el saneamiento ambiental. Construcción y gestión de mataderos, mercados y ferias. Construcción y gestión de cementerios y servicios funerarios. Prevención, extinción de incendios y financiación de las estaciones de bomberos.	a mejorar la capacidad de la ciudad para enfrentar emergencias de salud pública presentes y futuras, y colaborar a la vez a elevar los niveles de seguridad ciudadana existentes.		
			PMD-DN 2020-2024-7 Mejoramiento de Mercados
			PMD-DN 2020-2024-4 Unidades de sanitización textil
			PMD-DN 2020-2024-5 Operativos médicos semanales
		2. Seguridad Ciudadana. Colaborar con la mejora de la seguridad ciudadana de la ciudad.	39. Plan Local de Seguridad, Ciudadanía y Género para el Distrito Nacional PMD-DN 2020-2024-6 Inspectoría DN

Fuente: Elaboración propia

Capítulo XI: Priorización, programación y monitoreo

11.1 Matriz de priorización

322

Para estimar cuáles proyectos y acciones tienen vocación y pertinencia para implementarse de forma comparativamente prioritaria, hicimos una matriz de siete variables. La variable 1 pondera si el proyecto o acción tiene respaldo conocido de actores públicos (municipio o agencia del gobierno central), la variable 2 ilustra el grado de viabilidad o posibilidad del financiamiento en base a la información conocida. Las variables 3 y 6 proyectan el nivel de impacto esperado en el corto y largo plazo respectivamente. La 4, califica la relación costo-beneficio estimada de las inversiones; la variable 5, mide el nivel de sostenibilidad de los proyectos, o sea, su capacidad de perpetuar su efecto beneficioso en el tiempo. Finalmente, la variable 7 pondera la dificultad técnica de implementar o llevar a cabo el proyecto. El peso de puntaje de cada variable está asignado considerando su jerarquía comparativa. Los proyectos y acciones con mayor puntaje total muestran niveles de prioridad y viabilidad comparativa más elevados. Ver Tabla 3 c10.

Tabla 3 c10. Tabla cruce Eje Fortalecimiento Institucional (competencias municipales) con objetivos generales PEDN2030, estrategias y proyectos.

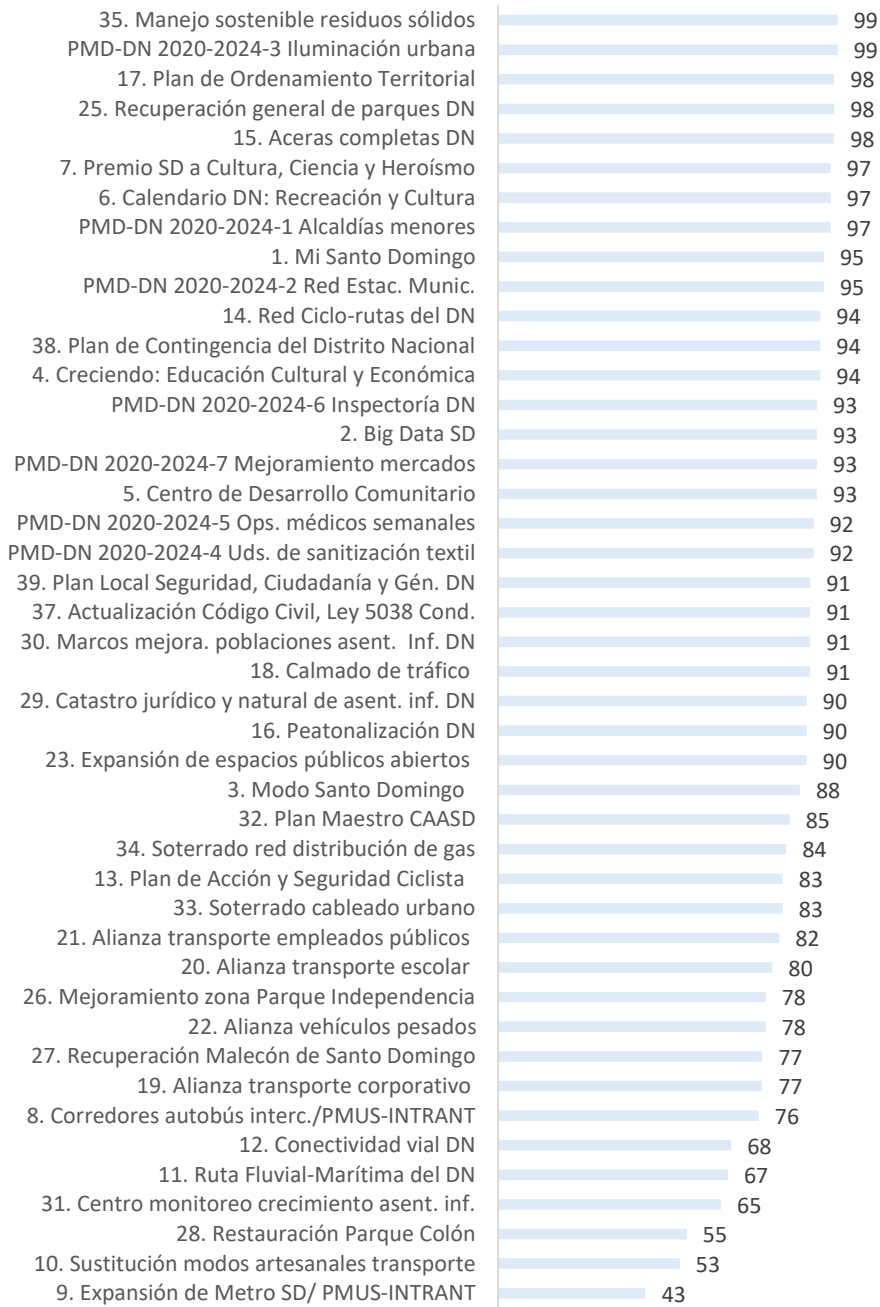
Proyecto	1	2	3	4	5	6	7	Total	FINANCIAMIENTO			
	Cuenta con apoyo de actores públicos	Financiamiento viable por inversión pública	Impacto a corto plazo	Costo - beneficio	Sostenibilidad	Efecto a largo plazo	Viabilidad técnica		ADN	Gobierno Central	APP	Donación
	Hasta 20	Hasta 20	Hasta 15	Hasta 15	Hasta 10	Hasta 10	Hasta 10		Hasta 100			
PMD-DN 2020-2024-3 Iluminación urbana	20	20	15	15	10	10	9	99	X	X	X	
35. Manejo sostenible residuos sólidos	20	20	15	15	10	10	9	99	X	X	X	X
15. Aceras completas DN	20	20	15	14	10	10	9	98	X			
25. Recuperación general de parques DN	20	20	15	11	12	10	10	98	X	X		
17. Plan de Ordenamiento Territorial	19	20	15	15	10	10	9	98	X			
PMD-DN 2020-2024-1 Alcaldías menores	20	20	15	13	9	10	10	97	X			
6. Calendario DN: Recreación y Cultura	19	20	15	14	10	10	9	97	X		X	
7. Premio SD a Cultura, Ciencia y Heroísmo	20	18	15	15	10	10	9	97	X		X	
PMD-DN 2020-2024-2 Red Estac. Munic.	20	18	15	15	10	10	7	95			X	
1. Mi Santo Domingo	20	20	15	15	5	10	10	95	X		X	
4. Creciendo: Educación Cultural y Económica	20	20	15	9	10	10	10	94	X		X	
38. Plan de Contingencia del Distrito Nacional	20	20	15	9	10	10	10	94	X	X		X
14. Red Ciclo-rutas del DN	18	18	14	15	10	10	9	94	X	X	X	
5. Centro de Desarrollo Comunitario	19	18	14	13	9	10	10	93	X	X		X
PMD-DN 2020-2024-7 Mejoramiento mercados	20	20	15	11	10	10	7	93	X	X		
2. Big Data SD	17	19	13	15	10	10	9	93	X	X	X	
PMD-DN 2020-2024-6 Inspectoría DN	20	20	15	8	10	10	10	93	X			
PMD-DN 2020-2024-4 Uds. de sanitización textil	20	20	15	9	10	10	8	92	X			X
PMD-DN 2020-2024-5 Ops. médicos semanales	20	20	15	8	10	10	9	92	X	X		X
18. Calmado de tráfico	20	20	15	7	10	10	9	91	X	X		X
30. Marcos mejora. poblaciones asent. Inf. DN	20	20	15	7	10	10	9	91	X	X		
37. Actualización Código Civil, Ley 5038 Cond.	20	20	15	6	10	10	10	91	X			
39. Plan Local Seguridad, Ciudadanía y Gén. DN	20	20	15	6	10	10	10	91	X	X		X
23. Expansión de espacios públicos abiertos	20	17	13	12	10	10	8	90	X	X		X
16. Peatonalización DN	19	20	15	6	10	10	10	90	X	X		
29. Catastro jurídico y natural de asent. inf. DN	20	20	15	7	10	10	8	90	X	X		
3. Modo Santo Domingo	20	20	10	14	4	10	10	88	X		X	X
32. Plan Maestro CAASD	17	16	9	15	10	10	8	85		X	X	
34. Soterrado red distribución de gas	18	10	12	15	10	10	9	84			X	
33. Soterrado cableado urbano	19	16	10	9	10	10	9	83			X	
13. Plan de Acción y Seguridad Ciclista	20	20	10	3	10	10	10	83	X	X		

21. Alianza transporte empleados públicos	18	20	8	8	10	10	8	82	X	X		
20. Alianza transporte escolar	18	20	7	7	10	10	8	80	X	X		
22. Alianza vehículos pesados	18	20	6	6	10	10	8	78	X	X		
26. Mejoramiento zona Parque Independencia	17	14	15	8	8	10	6	78		X		
19. Alianza transporte corporativo	18	20	6	5	10	10	8	77	X	X		
27. Recuperación Malecón de Santo Domingo	18	13	10	9	9	10	8	77	X	X	X	X
8. Corredores autobús interc./PMUS-INTRANT	16	19	7	6	10	10	8	76		X		
12. Conectividad vial DN	9	17	9	5	10	10	8	68		X		
11. Ruta Fluvial-Marítima del DN	10	5	8	15	10	10	9	67			X	
31. Centro monitoreo crecimiento asent. inf.	16	14	10	5	3	10	7	65		X		
28. Restauración Parque Colón	10	8	7	6	9	10	5	55		X		
10. Sustitución modos artesanales transporte	10	10	7	5	4	10	7	53		X		
9. Expansión de Metro SD/ PMUS-INTRANT	2	10	7	7	3	10	4	43		X		

Fuente: Elaboración propia

323 Como puede apreciarse debajo, los proyectos que resultaron tener el puntaje mayor son en mayoría aquellos que abordan competencias directas del ayuntamiento relacionadas a residuos sólidos, calidad del espacio público, infraestructura y desarrollo humano. En cambio, los grandes proyectos de movilidad urbana cuyo financiamiento depende fundamentalmente del presupuesto nacional resultaron tener un puntaje más bajo a pesar de su importancia. Lo mismo sucede con los proyectos de mejora de parques urbanos de alto valor patrimonial como el Parque Colón y el Parque Independencia. Esto es debido a la percepción de dificultad para lograr fondos suficientes para su debida implementación, y a retos burocráticos esperados en el proceso. Ver Gráfico 1 c10.

Gráfico 1 c10. Proyectos alineados según matriz de priorización



Fuente: Elaboración propia

11.2 Programación de inversión local (PIL)

324 La siguiente programación de inversión sirve para ilustrar cómo se proyecta la ejecución en el tiempo de cada proyecto y el origen de su financiamiento según sea municipal, del gobierno central, de actores privados mediante alianzas público privadas, o mixto. Igualmente, se ilustran y las asignaciones de fondos proyectadas del ADN a cada proyecto, y las donaciones de organizaciones y agencias que ya han separado fondos para los fines. Otras agencias públicas confirmarán sus asignaciones de fondos en el corto plazo, al definir completamente sus planes de inversión institucionales. Los proyectos propuestos para alianzas público privadas serán conformados como tales en el marco de la ley 47-20 de Alianzas Público Privadas. Ver Tabla 4 c10. De izquierda a derecha, la tabla relaciona los proyectos con el periodo en que se proyecta su implementación entre 2020 y 20204, asi como con las instancias en que se origina su financiamiento.

Tabla 4 c10. Tabla cruce Eje Fortalecimiento Institucional (competencias municipales) con objetivos generales PEDN2030, estrategias y proyectos.

Proyectos	2020				2021				2022				2023				2024				Financiamiento (x millones RD\$)			
	Trimestres				Trimestres				Trimestres				Trimestres				Trimestres				ADN	Gobierno Central	APP	Donación
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
P01																					32.80		*	
P02																					10.00	*	*	
P03																					0.70		*	*
P04																					0.70		*	
P05																					20.00	*		*
P06																					1.50		*	
P07																					0.00		*	
PMD-DN-1																					84.00			
P08																					0.00	*		
P09																					0.00	*		
P10																					0.00	*		
P11																					0.00		*	
P12																					0.00	*		
P13																					0.00	*		
P14																					20.00	*	*	
P15																					450.00			
P16																					3.00	*		
P17																					1.50			
P18																					5.00	*		*
P19																					0.00	*		
P20																					0.00	*		
P21																					0.00	*		
P22																					0.00	*		
PMD-DN-2																					0.00		*	
P23																					100.00	*		*
P25																					150.00			

P26						2.50	*		
P27						0.00	*		
P28						0.00	*	*	*
P29						1.50	*		
P30						1.50	*		
P31						2.00	*		
P32						50.00	*	*	
P33						0.00		*	
P34						0.00		*	
PMD-DN-3						50.00	*	*	
P35						10.00	*	*	*
P37						0.00			
P38						4.00	*		*
P39						3.50	*		*
PMD-DN-4						11.50			5.00
PMD-DN-5						5.00	26.50		5.90
PMD-DN-6						60.00			
PMD-DN-7						300.00	*		
Total						1,380.70	*	*	*

Nota: Las casillas marcadas en asterisco (*) son los montos aun pendientes de incluir. Muchas agencias públicas a la fecha no han definido completamente su presupuesto a 2024, algo similar sucede con donantes privados. Las Alianzas Público Privadas serán objeto de tramitación en lo adelante, de acuerdo con la Ley 47-20 de Alianzas Público-Privadas.

11.3 Sistema de monitoreo y seguimiento

325 Para fines de dar continuidad y evaluar los niveles de cumplimiento de los proyectos, la Ley 176-07 del Distrito Nacional y los Municipios, en su Artículo 317, contempla los Planes Operativos Anuales. Los presupuestos contenidos en estos planes contendrán, según el referido artículo, un reporte anual que muestra para cada municipio el estado de sus ingresos y gastos, así como las normas de ejecución de los proyectos. El Consejo Económico y Social Municipal del Distrito Nacional podrá dar seguimiento a la ejecución de los proyectos y acciones de este plan valiéndose de reportes anuales basados en la tabla de expectativas debajo. Ver Tabla 5 c10. De izquierda a derecha, la tabla relaciona los lineamientos, objetivos, estrategias, proyectos, responsable principal, indicador de desempeño, meta específica de proyecto, evidencias de cumplimiento, meta a 2024, y finalmente, los porcentajes de cumplimiento esperados por año entre 2020 y 2024.

Tabla 5 c10. Tabla cruce Eje Fortalecimiento Institucional (competencias municipales) con objetivos generales PEDN2030, estrategias y proyectos.

Lineamientos	Objetivo PEDN 2030	Estrategia PEDN 2030	Proyecto	Responsable por ADN	Indicador	Meta de proyecto	Evidencias	Meta 2024	% x año				
									20	21	22	23	24
L1	OBO 1	ES01	1. Mi Santo Domingo	Tecnología	Cantidad de casos reportados	Proveer y mantener una plataforma que permita a ciudadanos reportar problemas o desafíos de	Informe	14,400 casos reportados	0	25	25	25	25

					su comunidad, y dar atención a ciudadanía con brigadas especializadas.								
		2. Big Data SD	Sec. Técnica	Cantidad de dispositivos de colección de datos puestos a disposición de ADN por año.	Proveer una plataforma que informe a la ciudadanía con datos sobre el funcionamiento de la ciudad.	Informe	90 dispositivos	0	25	25	25	25	25
		PMD-DN 2020-2024-1 Alcaldías menores	Despacho	Cantidades de oficinas de atención integral	Crear sucursales del ADN en zonas céntricas de las circunscripciones 2 y 3.	Informe	2 uds	0	33	33	33	33	0
		ES02 3. Modo Santo Domingo	Desarrollo Comunitario	Cantidad de campañas producidas	Contribuir a difundir la educación cívica entre los habitantes de Santo Domingo.	Informe	4 campañas	0	1	1	1	1	1
		ES03 4. Creciendo: Educación Cultural y Económica	Desarrollo Comunitario	Cursos abiertos publicados online	Crear módulos de formación en disciplinas culturales y técnicas a personas de poblaciones vulnerables.	Informe	4 cursos	0	1	1	1	1	1
		ES04 5. Centro de Desarrollo Comunitario	Infraestructura	Construcción y operación	Crear un centro de formación en disciplinas culturales y técnicas a personas de poblaciones vulnerables.	Informe	1	20	20	20	20	20	20
			Despacho	Cantidad de proyectos impulsados		Informe	6 proyectos	0	33	33	33	33	0
		ES05 6. Calendario DN: Recreación y Cultura (Aplicación Móvil)	Comunicaciones	Eventos publicados	Promover y facilitar a emprendedores culturales e iniciativas afines el uso de los espacios públicos.	Informe	496 eventos publicados	10	20	30	20	20	20
		ES06 7. Premio Santo Domingo a la Cultura, Ciencia y Heroísmo	Despacho	Cantidad de ediciones de premio	Premiar el trabajo destacado de ciudadanos en favor de la sociedad.	Informe	3	0	33	33	33	33	0
L2	OBO 2	ES01 8. Corredores de autobuses interconectados/P MUS-INTRANT	Tránsito y Movilidad	Kilómetros de ruta con transporte de autobuses en excelentes condiciones	Promover que las líneas de autobús alcancen mayor cobertura geográfica en la ciudad y se interconecten con las rutas de otros modos de transporte disponibles.	Informe	17.13 kilómetros	0	25	25	25	25	25
			9. Expansión	Secretaría General	Diagnóstico y propuesta	Apoyar los trabajos del gobierno central en aras	Informe	Entregable	0	0	100	0	0

		n de Metro SD/ PMUS-INTRANT			de expandir la cobertura de líneas de metro.								
ES02	10. Sustitución modos artesanales de transporte	Secretaría General	Kilómetros de ruta con modo reemplazado	Motivar a la sustitución de modalidades artesanales de transporte público.	Informe	17.13	0	25	25	25	25		
ES03	11. Ruta Fluvial-Marítima del DN	Secretaría General	Estudio factibilidad, formulación de plan e implementación	Motivar la creación de ruta fluvial-marítima de transporte colectivo sobre los ríos Ozama e Isabela y el frente marino del Distrito Nacional.	Informe	1	0	100	33	33	33		
ES04	12. Conectividad vial DN	Secretaría General	Diagnóstico y propuesta	Motivar a la conexión de rutas de la ciudad actualmente bloqueadas por porciones específicas de ocupaciones informales.	Informe	1	0	100	0	0	0		
ES05	13. Plan de Acción y Seguridad Ciclista	Tránsito y Movilidad	Difusión e implementación	Elaboración de estrategia para fomentar una cultura y un clima de seguridad para ciclistas.	Informe	Implementación	25	25	25	25	0		
	14. Red Ciclorutas del DN	Tránsito y Movilidad	Kilómetros de ciclo-rutas	Crear rutas de ciclo vías que permitan la circulación segura en bicicletas.		24 kilómetros	20	20	20	20			
ES06	15. Aceras completas DN	Infraestructura	Kilómetros de aceras renovadas	Mejorar cualitativamente aceras del DN para que sean más confortables, accesibles y seguras.	Informe	15.2kilómetros	10	0	0	0	0		
	PMD-DN 2020-2024-2 Red Estacionamientos Municipales	Tránsito y Movilidad	Unidades de estacionamientos múltiples	Crear espacios para estacionamiento vehicular que permita descongestionar sectores específicos en los que los que estacionamientos en vías provocan congestión.	Informe	2 uds	0	33	33	33	0		
ES07	16. Peatonalización DN	Tránsito y Movilidad	Kilómetros de vías peatonalizadas intermitente/ Kilómetros de vías peatonalizadas permanente/ Kilómetros de vías peatonalizadas permanente/	Peatonalizar tramos de calles de forma intermitente o permanente que califiquen para los fines.	Informe	1.5 kilómetros permanentes 6 kilómetros intermitentes	0	50	50	0	0		
ES08	17. Plan de Ordenamiento	Planeamiento Urbano	Formulación planes derivados	Crear plan general y planes derivados de uso del suelo en el DN.	Informe	3 planes derivados	0	50	50	0	0		

			Territorial										
		ES09	18. Calmado de tráfico	Tránsito y Movilidad	Kilómetros de vías vulnerables acondicionadas con recursos de alivio del tráfico.	Identificar e intervenir tramos de vías en los que se producen altas velocidades para producir disminución de la velocidad y un clima de seguridad peatonal.	Informe	11 kilómetros	20	20	20	20	20
		ES10	19. Alianza transporte corporativo	Secretaría General	Reuniones bi-mensuales	Estimular mediante alianzas a un pacto social en el que se acuerden horarios de circulación y modalidades de transporte específicas para contextos específicos que contribuyan a disminuir las demoras de tráfico.	Informe	21 reuniones	0	25	25	25	25
			20. Alianza transporte escolar	Secretaría General	Reuniones bi-mensuales		Informe	21 reuniones	0	25	25	25	25
			21. Alianza transporte empleados públicos	Secretaría General	Reuniones bi-mensuales		Informe	21 reuniones	0	25	25	25	25
			22. Alianza vehículos pesados	Secretaría General	Reuniones bi-mensuales		Informe	21 reuniones	0	25	25	25	25
L2	OBO3	ES01	23. Expansión de espacios públicos abiertos	Secretaría Técnica	Incremento porcentual de actual huella de EPAs	Fomentar a la expansión de los espacios públicos abiertos verdes en el DN.	Informe	1%	10	25	25	25	15
		ES02	24. Plan de Ordenamiento Territorial	Planeamiento Urbano	Formulación planes derivados	Crear plan general y planes derivados de uso del suelo en el DN.	Informe	3 planes derivados	0	50	50	0	0
		ES03	25. Recuperación general de parques DN	Infraestructura	Cantidad de EPAs recuperados	Mejoramiento cualitativo de espacios públicos abiertos para que sean más accesibles y seguros.	Informe	3 EPAs	0	33	33	33	0
			26. Mejoramiento zona Parque Independencia	Infraestructura	Implementación	Invertir en el mejoramiento de la zona circundante del Parque Independencia.	Informe	Implementación	0	40	40	20	0
			27. Recuperación Malecón de Santo Domingo	Infraestructura	Implementación	Proveer el mantenimiento del frente marino del DN e invertir en su mejoramiento continuo.	Informe	Implementación	20	20	20	20	20

			28. Restauración Parque Colón	Infraestructura	Implementación	Mejoramiento cualitativo de parque Colón.	Informe	Implementación	0	0	0	100	0
L2	OBO 4	ES01	29. Catastro jurídico y natural de asentamientos informales DN	Planeamiento Urbano	Producción de ambos catastros	Crear un registro del estado jurídico y ecológico de terrenos en asentamientos informales.	Informe	Producción de entregable	0	50	50	0	0
		ES02	30. Marcos mejoramiento poblaciones asentamientos informales DN	Planeamiento Urbano	Designación de rutas de desarrollo para cada población en asentamientos informales basada en catastros proyecto 29.	Establecer normativas de desarrollo y usos de suelo informadas para asentamientos vulnerables.	Informe	Producción de entregable	0	50	50	0	0
		ES03	31. Centro monitoreo crecimiento asentamientos informales	Planeamiento Urbano	Porcentaje de área total asentamientos informales cubierto	Monitorear el desarrollo urbano de los asentamientos informales.	Informe	40% de cobertura de asentamientos informales	0	25	25	25	25
L2	OBO 5	ES01	32. Plan Maestro CAASD	Infraestructura	Incremento porcentual de capacidad instalada actual	Mejorar y expandir la red de alcantarillado sanitario del DN.	Informe	10.5%	0	25	25	25	25
L2	OBO 6	ES01	33. Soterrado o cableado urbano	Infraestructura	Kilómetros de vía con red soterrada	Promover el soterrado de líneas de distribución eléctrica, datos y telefonía.	Informe	4.8kms	0	25	25	25	25
			34. Soterrado o red distribución de gas.	Infraestructura	Kilómetros de vía con red soterrada	Promover el soterrado de líneas de distribución de gas.	Informe	4.8kms	0	25	25	25	25
		PMD-DN 2020-2024-3 Iluminación urbana	Infraestructura	Luces exteriores instaladas o reparadas	Instalar o reparar lámparas de alumbrado público para iluminar zonas urbanas oscuras.	Informe	350	20	20	20	20		
L2	OBO 7	ES01	35. Manejo sostenible de residuos sólidos	Secretaría Técnica	Diseño e implementación	Crear e implementar políticas de manejo sistémico sostenible de residuos sólidos.	Informe	1	20	20	20	20	
L2	OBO 8	ES01	36. Plan de	Planeamiento Urbano	Formulación planes derivados	Establecer normativas de desarrollo y usos de suelo informadas para	Informe	3 planes derivados	20	20	20	20	

			Ordenamiento Territorial			asentamientos vulnerables.								
		ES02	37. Actualización Código Civil RD y Ley 5038 de Condominios	Dirección Jurídica	Propuesta de actualización de Código Civil RD	Crear proyecto de actualización de Código Civil y Ley 5038 de Condominios para que faciliten la resiliencia urbana del DN.	Informe	1	0	50	50	0	0	
					Propuesta de actualización Ley condominios.		Informe	1	0	50	50	0	0	
L1, L2	OBO 9	ES01	38. Plan de Contingencia del Distrito Nacional	Desarrollo Comunitario	Formulación e implementación	Crear e implementar plan de respuesta ante pandemias.	Informe	1	20	20	20	20	20	
			PMD-DN 2020-2024-7 Mejoramiento de Mercados	Servicio Social y Desarrollo	Mejoramiento cualitativo	Mejorar el estado de sanidad y acabados de los principales mercados del DN	Informe	1	20	20	20	20	20	
			PMD-DN 2020-2024-4 Unidades de sanitización textil	Secretaría Técnica	Unidades de lavado industrial instaladas	Crear unidades de lavado industrial para sanear textiles en comunidades vulnerables.	Informe	1	33	33	33	0	0	
			PMD-DN 2020-2024-5 Operativos médicos semanales	Secretaría Técnica	Operativos médicos semanales	Visitar comunidades vulnerables para distribuir material de protección personal, realizar procedimientos ambulatorios y llevar a cabo pruebas diagnósticas solicitadas	Informe	100	20	20	20	20	20	
		ES02	39. Plan Local Seguridad, Ciudadanía y Género DN	Secretaría Técnica	Formulación e implementación	Crear e implementar plan para mejorar la seguridad integral y equidad en el territorio.	Informe	1	20	20	20	20	20	
			PMD-DN 2020-2024-6 Inspectoría DN	Secretaría Técnica	Unidad de inspectores y fiscalizadores con vehículos y herramientas	Crear una unidad de inspectoría que responda a las necesidades de fiscalización y supervisión del DN.	Informe	1	40	40	0	0	0	

Fuente: Elaboración propia

Capítulo XII: Fichas de proyectos

326 Para clasificar la información general por proyectos, debajo se incluyen fichas que resumen elementos fundamentales descriptivos para cada uno.

Tabla 1 c12. Tablas fichas de proyectos.

Nombre del Proyecto: (1) Mi Santo Domingo
Objetivo de proyecto: Proveer y mantener una plataforma que permita a ciudadanos reportar problemas o desafíos de su comunidad, y dar atención a ciudadanía con brigadas especializadas.
Objetivo PEDN al que contribuye: Objetivo 1: Desarrollo humano: “Brindar herramientas, conocimientos y canales de participación a comunidades e individuos para que sean los agentes de su desarrollo cívico y socio económico.”
Estrategia 1: Participación. Crear desde ADN una plataforma de reporte y consulta para los usuarios de la ciudad.
Justificación del proyecto: DH 01 En general, la población urbana de República Dominicana necesita ser empoderada con educación cívico-ciudadana que le permita potenciar sus niveles de participación en la toma de decisiones sobre la ciudad y a la vez ser más consciente de sus deberes en el manejo y desarrollo sostenible de los territorios. Esta formación incluye, pero no se limita a, ética de manejo vehicular. DH 02 Existe un déficit en la población carenciada del DN de formación en competencias técnicas y culturales, así como en emprendedurismo. DH 03 Existe un déficit en canales efectivos de participación ciudadana integrales.
Descripción del proyecto / Principales actividades: Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.
Principales aliados estratégicos: – ADN, universidades, empresas, etc.
Indicador: Cantidad de casos reportados
Meta: 14,400 casos reportados
Costo estimado: 32,800,000.00
Duración: 4 años

Nombre del Proyecto: (2) Big Data SD
Objetivo de proyecto Proveer una plataforma que informe a la ciudadanía con datos sobre el funcionamiento de la ciudad.
Objetivo PEDN al que contribuye: Objetivo 1: Desarrollo humano: “Brindar herramientas, conocimientos y canales de participación a comunidades e individuos para que sean los agentes de su desarrollo cívico y socio económico.”
Estrategia 1: Participación. Crear desde ADN una plataforma de reporte y consulta para los usuarios de la ciudad.
Justificación del proyecto: DH 01 En general, la población urbana de República Dominicana necesita ser empoderada con educación cívico-ciudadana que le permita potenciar sus niveles de participación en la toma de decisiones sobre la ciudad y a la vez ser más consciente de sus deberes en el manejo y desarrollo sostenible de los territorios. Esta formación incluye, pero no se limita a, ética de manejo vehicular. DH 02 Existe un déficit en la población carenciada del DN de formación en competencias técnicas y culturales, así como en emprendedurismo. DH 03 Existe un déficit en canales efectivos de participación ciudadana integrales.
Descripción del proyecto / Principales actividades:

<p>Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.</p>
<p>Principales aliados estratégicos: – ADN, universidades, empresas, etc.</p>
<p>Indicador: Cantidad de dispositivos de colección de datos puestos a disposición de ADN por año.</p>
<p>Meta: 90 dispositivos</p>
<p>Costo estimado: 10,000,000.00</p>
<p>Duración: 4 años</p>

<p>Nombre del Proyecto: (3) Modo Santo Domingo</p>
<p>Objetivo de proyecto Contribuir a difundir la educación cívica entre los habitantes de Santo Domingo.</p>
<p>Objetivo PEDN al que contribuye: Objetivo 1: Desarrollo humano: “Brindar herramientas, conocimientos y canales de participación a comunidades e individuos para que sean los agentes de su desarrollo cívico y socio económico.”</p>
<p>Estrategia 2: Derechos y deberes en la ciudad. Crear e implementar un módulo de educación cívica en los programas de escuelas, colegios y universidades. Así como llevar dicho módulo a barrios e instituciones educativas diversas gratuitamente.</p>
<p>Justificación del proyecto: DH 01 En general, la población urbana de República Dominicana necesita ser empoderada con educación cívico-ciudadana que le permita potenciar sus niveles de participación en la toma de decisiones sobre la ciudad y a la vez ser más consciente de sus deberes en el manejo y desarrollo sostenible de los territorios. Esta formación incluye, pero no se limita a, ética de manejo vehicular. DH 02 Existe un déficit en la población carenciada del DN de formación en competencias técnicas y culturales, así como en emprendedurismo. DH 03 Existe un déficit en canales efectivos de participación ciudadana integrales.</p>
<p>Descripción del proyecto / Principales actividades: Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.</p>
<p>Principales aliados estratégicos: ADN, universidades, colegios, empresas, etc.</p>
<p>Indicador: Cantidad de campañas producidas</p>
<p>Meta: 4 campañas</p>
<p>Costo estimado: 700,000.00</p>
<p>Duración: 4 años</p>

Nombre del Proyecto: (4) Creciendo: Educación Cultural y Económica
Objetivo de proyecto Crear módulos de formación en disciplinas culturales y técnicas a personas de poblaciones vulnerables.
Objetivo PEDN al que contribuye: Objetivo 1: Desarrollo humano: “Brindar herramientas, conocimientos y canales de participación a comunidades e individuos para que sean los agentes de su desarrollo cívico y socio económico.”
Estrategia 3: Empleabilidad. Asesorar comunidades sobre actividades económicas y culturales que podrían llevar a cabo para mejorar su economía, brindándoles entrenamiento y acompañamiento.
Justificación del proyecto: DH 01 En general, la población urbana de República Dominicana necesita ser empoderada con educación cívico-ciudadana que le permita potenciar sus niveles de participación en la toma de decisiones sobre la ciudad y a la vez ser más consciente de sus deberes en el manejo y desarrollo sostenible de los territorios. Esta formación incluye, pero no se limita a, ética de manejo vehicular. DH 02 Existe un déficit en la población carenciada del DN de formación en competencias técnicas y culturales, así como en emprendedurismo. DH 03 Existe un déficit en canales efectivos de participación ciudadana integrales.
Descripción del proyecto / Principales actividades: Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.
Principales aliados estratégicos: ADN, universidades, colegios, empresas, etc.
Indicador: Cursos abiertos publicados online
Meta: 4 cursos
Costo estimado: 700,000.00
Duración: 4 años

Nombre del Proyecto: (5) Centro de Desarrollo Comunitario
Objetivo de proyecto Crear un centro de formación en disciplinas culturales y técnicas a personas de poblaciones vulnerables.
Objetivo PEDN al que contribuye: Objetivo 1: Desarrollo humano: “Brindar herramientas, conocimientos y canales de participación a comunidades e individuos para que sean los agentes de su desarrollo cívico y socio económico.”
Estrategia 3: Empleabilidad. Asesorar comunidades sobre actividades económicas y culturales que podrían llevar a cabo para mejorar su economía, brindándoles entrenamiento y acompañamiento. Estrategia 4: Emprendedurismo. Crear espacios para evaluar ideas de ciudadanos emprendedores, asesorarlos sobre mejores prácticas y financiamientos, y acompañarlos en las etapas embrionarias.
Justificación del proyecto: DH 01 En general, la población urbana de República Dominicana necesita ser empoderada con educación cívico-ciudadana que le permita potenciar sus niveles de participación en la toma de decisiones sobre la ciudad y a la vez ser más consciente de sus deberes en el manejo y desarrollo sostenible de los territorios. Esta formación incluye, pero no se limita a, ética de manejo vehicular. DH 02 Existe un déficit en la población carenciada del DN de formación en competencias técnicas y culturales, así como en emprendedurismo. DH 03 Existe un déficit en canales efectivos de participación ciudadana integrales.
Descripción del proyecto / Principales actividades: Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.

Principales aliados estratégicos: ADN, universidades, colegios, empresas, etc.
Indicador: Construcción y cantidad de proyectos impulsados
Meta: Construcción y 6 proyectos impulsados
Costo estimado: 20,000,000.00
Duración: 4 años

Nombre del Proyecto: (6) Calendario DN: Recreación y Cultura (posible aplicación móvil)
Objetivo de proyecto Promover y facilitar a emprendedores culturales e iniciativas afines el uso de los espacios públicos.
Objetivo PEDN al que contribuye: Objetivo 1: Desarrollo humano: “Brindar herramientas, conocimientos y canales de participación a comunidades e individuos para que sean los agentes de su desarrollo cívico y socio económico.”
Estrategia 5: La ciudad como socia cultural. Fomentar que los emprendedores culturales usen la ciudad permanentemente para sus actividades, esto de formas y frecuencias programadas por la municipalidad.
Justificación del proyecto: DH 01 En general, la población urbana de República Dominicana necesita ser empoderada con educación cívico-ciudadana que le permita potenciar sus niveles de participación en la toma de decisiones sobre la ciudad y a la vez ser más consciente de sus deberes en el manejo y desarrollo sostenible de los territorios. Esta formación incluye, pero no se limita a, ética de manejo vehicular. DH 02 Existe un déficit en la población carenciada del DN de formación en competencias técnicas y culturales, así como en emprendedurismo. DH 03 Existe un déficit en canales efectivos de participación ciudadana integrales.
Descripción del proyecto / Principales actividades: Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.
Principales aliados estratégicos: ADN, empresas privadas
Indicador: Eventos publicados
Meta: 496 eventos publicados
Costo estimado: 1,500,000.00
Duración: 4 años

Nombre del Proyecto: (7) Premio Santo Domingo a la Cultura, Ciencia y Heroísmo
Objetivo del proyecto Premiar el trabajo destacado de ciudadanos en favor de la sociedad.
Objetivo PEDN al que contribuye: Objetivo 1: Desarrollo humano: “Brindar herramientas, conocimientos y canales de participación a comunidades e individuos para que sean los agentes de su desarrollo cívico y socio económico.”
Estrategia 6: Reforzamiento positivo. Premiar a individuos y organizaciones cuando hayan llevado a cabo labores extraordinarias en servicio de la ciudad o el país.
Justificación del proyecto: DH 01 En general, la población urbana de República Dominicana necesita ser empoderada con educación cívico-ciudadana que le permita potenciar sus niveles de participación en la toma de decisiones sobre la ciudad y a la vez ser más consciente de sus deberes en el manejo y desarrollo sostenible de los territorios. Esta formación incluye, pero no se limita a, ética de manejo vehicular. DH 02 Existe un déficit en la población carenciada del DN de formación en competencias técnicas y culturales, así como en emprendedurismo. DH 03 Existe un déficit en canales efectivos de participación ciudadana integrales.
Descripción del proyecto / Principales actividades:

<p>Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.</p>
<p>Principales aliados estratégicos: ADN, asociaciones empresariales</p>
<p>Indicador: Cantidad de ediciones de premio</p>
<p>Meta: 3</p>
<p>Costo estimado para ADN: 00.00</p>
<p>Duración: 4 años</p>

<p>Nombre del Proyecto: (8) Corredores de autobús interconectados</p>
<p>Objetivo de proyecto Promover que las líneas de autobús alcancen mayor cobertura geográfica en la ciudad y se interconecten con las rutas de otros modos de transporte disponibles.</p>
<p>Objetivo PEDN al que contribuye: Objetivo 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial: “Motivar mediante alianzas con las demás agencias públicas una ciudad caminable medida por la proximidad entre estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado, así como su alcance geográfico, la calidad de las aceras de la ciudad, la calidad del aire y los niveles de ruido.”</p>
<p>Estrategia 1: Expansión red de transporte. Motivar a la expansión geográfica el sistema de transporte de masas subterráneo y de superficie, con estaciones y paradas de rutas interconectadas distanciadas no más de dos kilómetros entre sí.</p>
<p>Justificación del proyecto: DH 01 En general, la población urbana de República Dominicana necesita ser empoderada con educación cívico-ciudadana que le permita potenciar sus niveles de participación en la toma de decisiones sobre la ciudad y a la vez ser más consciente de sus deberes en el manejo y desarrollo sostenible de los territorios. Esta formación incluye, pero no se limita a, ética de manejo vehicular. AI 07 Los asentamientos vulnerables, en puntos muy específicos, pueden limitar la conectividad vial dentro de la ciudad. Esto genera segregación social para el asentamiento y congestión de tráfico para la ciudad. MUTT 01 Las demoras del tráfico producen segregación territorial general. MUTT 02 El área de calles es comparativamente deficitaria. MUTT 03 La densidad de vías (km de calles/km2 de ciudad) es deficitaria. MUTT 04 Existe una sobrepoblación de vehículos de motor privados, y con una tasa de crecimiento positiva y acelerada. MUTT 05 Existe una cobertura geográfica limitada de transporte público de calidad. MUTT 06 El servicio de transporte público interconectado y de calidad no satisface la demanda de movilidad. MUTT 07 Altas velocidades en vías céntricas ahuyentan peatones y ciclistas, y provocan segregación de zonas de la ciudad. MUTT 08 El trayecto fluvial Río Isabela-Río Ozama-frente marino no es utilizado como vía de transporte colectivo formal. MUTT 09 El transporte público precario genera congestión, emisiones, ruido, accidentes y vulnerabilidad a pasajeros. MUTT 10 Existe una baja densidad de estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado formal. MUTT 11 No existe red interconectada de transporte no motorizado. MUTT 12 Conectividad vial limitada por cul-de-sacs, mallas viales irregulares y asentamientos informales. MUTT 13 Existe poca capacidad instalada de edificios de estacionamiento para vehículos privados. MUTT 14 Actualmente los vehículos pesados que operan en la ciudad usan el horario diurno y nocturno comercial. PL01 El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad. MUA 01 La huella de aceras es comparativamente deficitaria. MUA 02 Cruces con pocos o inadecuados accesos de rampas. MUA 03 Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo. MUA 04 Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras. MA 01 Calidad del aire comprometida por emisiones de CO2 y otros contaminantes. MA 05 Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos.</p>
<p>Descripción del proyecto / Principales actividades: Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear.</p>

Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.
Principales aliados estratégicos: INTRANT, OPRET y ADN (Dirección de Tránsito y Movilidad Urbana)
Indicador: Kilómetros de ruta con transporte de autobús en excelentes condiciones
Meta: 17.13 kilómetros
Costo estimado para ADN: 00.00
Duración: 4 años

Nombre del Proyecto: (9) Expansión de Metro de SD
Objetivo de proyecto Promover y apoyar los trabajos de expansión de líneas del Metro de SD.
Objetivo PEDN al que contribuye: Objetivo 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial: “Motivar mediante alianzas con las demás agencias públicas una ciudad caminable medida por la proximidad entre estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado, así como su alcance geográfico, la calidad de las aceras de la ciudad, la calidad del aire y los niveles de ruido.”
Estrategia 1: Expansión red de transporte. Motivar a la expansión geográfica el sistema de transporte de masas subterráneo y de superficie, con estaciones y paradas de rutas interconectadas distanciadas no más de dos kilómetros entre sí.
Justificación del proyecto: DH 01 En general, la población urbana de República Dominicana necesita ser empoderada con educación cívico-ciudadana que le permita potenciar sus niveles de participación en la toma de decisiones sobre la ciudad y a la vez ser más consciente de sus deberes en el manejo y desarrollo sostenible de los territorios. Esta formación incluye, pero no se limita a, ética de manejo vehicular. Al 07 Los asentamientos vulnerables, en puntos muy específicos, pueden limitar la conectividad vial dentro de la ciudad. Esto genera segregación social para el asentamiento y congestión de tráfico para la ciudad. MUTT 01 Las demoras del tráfico producen segregación territorial general. MUTT 02 El área de calles es comparativamente deficitaria. MUTT 03 La densidad de vías (km de calles/km2 de ciudad) es deficitaria. MUTT 04 Existe una sobrepoblación de vehículos de motor privados, y con una tasa de crecimiento positiva y acelerada. MUTT 05 Existe una cobertura geográfica limitada de transporte público de calidad. MUTT 06 El servicio de transporte público interconectado y de calidad no satisface la demanda de movilidad. MUTT 07 Altas velocidades en vías céntricas ahuyentan peatones y ciclistas, y provocan segregación de zonas de la ciudad. MUTT 08 El trayecto fluvial Río Isabela-Río Ozama-frente marino no es utilizado como vía de transporte colectivo formal. MUTT 09 El transporte público precario genera congestión, emisiones, ruido, accidentes y vulnerabilidad a pasajeros. MUTT 10 Existe una baja densidad de estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado formal. MUTT 11 No existe red interconectada de transporte no motorizado. MUTT 12 Conectividad vial limitada por cul-de-sacs, mallas viales irregulares y asentamientos informales. MUTT 13 Existe poca capacidad instalada de edificios de estacionamiento para vehículos privados. MUTT 14 Actualmente los vehículos pesados que operan en la ciudad usan el horario diurno y nocturno comercial. PL01 El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad. MUA 01 La huella de aceras es comparativamente deficitaria. MUA 02 Cruces con pocos o inadecuados accesos de rampas. MUA 03 Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo. MUA 04 Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras. MA 01 Calidad del aire comprometida por emisiones de CO2 y otros contaminantes. MA 05 Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos.
Descripción del proyecto / Principales actividades: Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.
Principales aliados estratégicos: INTRANT, OPRET y ADN (Dirección de Tránsito y Movilidad Urbana)
Indicador: Diagnóstico y propuesta

Meta: Entregable
Costo estimado para ADN: 00.00
Duración: 4 años

Nombre del Proyecto: (10) Sustitución de modos artesanales
Objetivo de proyecto Motivar a la sustitución de modalidades artesanales de transporte público.
Objetivo PEDN al que contribuye: Objetivo 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial: “Motivar mediante alianzas con las demás agencias públicas una ciudad caminable medida por la proximidad entre estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado, así como su alcance geográfico, la calidad de las aceras de la ciudad, la calidad del aire y los niveles de ruido.”
Estrategia 2: Motivar al reemplazo de la flota de conchos del transporte público por vehículos más seguros y de mayor capacidad.
Justificación del proyecto: DH 01 En general, la población urbana de República Dominicana necesita ser empoderada con educación cívico-ciudadana que le permita potenciar sus niveles de participación en la toma de decisiones sobre la ciudad y a la vez ser más consciente de sus deberes en el manejo y desarrollo sostenible de los territorios. Esta formación incluye, pero no se limita a, ética de manejo vehicular. AI 07 Los asentamientos vulnerables, en puntos muy específicos, pueden limitar la conectividad vial dentro de la ciudad. Esto genera segregación social para el asentamiento y congestión de tráfico para la ciudad. MUTT 01 Las demoras del tráfico producen segregación territorial general. MUTT 02 El área de calles es comparativamente deficitaria. MUTT 03 La densidad de vías (km de calles/km2 de ciudad) es deficitaria. MUTT 04 Existe una sobrepoblación de vehículos de motor privados, y con una tasa de crecimiento positiva y acelerada. MUTT 05 Existe una cobertura geográfica limitada de transporte público de calidad. MUTT 06 El servicio de transporte público interconectado y de calidad no satisface la demanda de movilidad. MUTT 07 Altas velocidades en vías céntricas ahuyentan peatones y ciclistas, y provocan segregación de zonas de la ciudad. MUTT 08 El trayecto fluvial Río Isabela-Río Ozama-frente marino no es utilizado como vía de transporte colectivo formal. MUTT 09 El transporte público precario genera congestión, emisiones, ruido, accidentes y vulnerabilidad a pasajeros. MUTT 10 Existe una baja densidad de estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado formal. MUTT 11 No existe red interconectada de transporte no motorizado. MUTT 12 Conectividad vial limitada por cul-de-sacs, mallas viales irregulares y asentamientos informales. MUTT 13 Existe poca capacidad instalada de edificios de estacionamiento para vehículos privados. MUTT 14 Actualmente los vehículos pesados que operan en la ciudad usan el horario diurno y nocturno comercial. PL01 El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad. MUA 01 La huella de aceras es comparativamente deficitaria. MUA 02 Cruces con pocos o inadecuados accesos de rampas. MUA 03 Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo. MUA 04 Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras. MA 01 Calidad del aire comprometida por emisiones de CO2 y otros contaminantes. MA 05 Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos.
Descripción del proyecto / Principales actividades: Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.
Principales aliados estratégicos: INTRANT y ADN (Dirección de Tránsito y Movilidad Urbana)
Indicador: Kilómetros de ruta con modo reemplazado
Meta: 17.13
Costo estimado para ADN: 00.00
Duración: 4 años

<p>Nombre del Proyecto: (11) Ruta Fluvial-Marítima del DN</p>
<p>Objetivo de proyecto Motivar la creación de ruta fluvial-marítima de transporte colectivo sobre los ríos Ozama e Isabela y el frente marino del Distrito Nacional.</p>
<p>Objetivo PEDN al que contribuye: Objetivo 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial: “Motivar mediante alianzas con las demás agencias públicas una ciudad caminable medida por la proximidad entre estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado, así como su alcance geográfico, la calidad de las aceras de la ciudad, la calidad del aire y los niveles de ruido.”</p>
<p>Estrategia 3: Ruta fluvial-marítima. Motivar la creación de ruta fluvial-marítima de transporte colectivo sobre los ríos Ozama e Isabela y el frente marino del Distrito Nacional.</p>
<p>Justificación del proyecto: DH 01 En general, la población urbana de República Dominicana necesita ser empoderada con educación cívico-ciudadana que le permita potenciar sus niveles de participación en la toma de decisiones sobre la ciudad y a la vez ser más consciente de sus deberes en el manejo y desarrollo sostenible de los territorios. Esta formación incluye, pero no se limita a, ética de manejo vehicular. AI 07 Los asentamientos vulnerables, en puntos muy específicos, pueden limitar la conectividad vial dentro de la ciudad. Esto genera segregación social para el asentamiento y congestión de tráfico para la ciudad. MUTT 01 Las demoras del tráfico producen segregación territorial general. MUTT 02 El área de calles es comparativamente deficitaria. MUTT 03 La densidad de vías (km de calles/km2 de ciudad) es deficitaria. MUTT 04 Existe una sobrepoblación de vehículos de motor privados, y con una tasa de crecimiento positiva y acelerada. MUTT 05 Existe una cobertura geográfica limitada de transporte público de calidad. MUTT 06 El servicio de transporte público interconectado y de calidad no satisface la demanda de movilidad. MUTT 07 Altas velocidades en vías céntricas ahuyentan peatones y ciclistas, y provocan segregación de zonas de la ciudad. MUTT 08 El trayecto fluvial Río Isabela-Río Ozama-frente marino no es utilizado como vía de transporte colectivo formal. MUTT 09 El transporte público precario genera congestión, emisiones, ruido, accidentes y vulnerabilidad a pasajeros. MUTT 10 Existe una baja densidad de estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado formal. MUTT 11 No existe red interconectada de transporte no motorizado. MUTT 12 Conectividad vial limitada por cul-de-sacs, mallas viales irregulares y asentamientos informales. MUTT 13 Existe poca capacidad instalada de edificios de estacionamiento para vehículos privados. MUTT 14 Actualmente los vehículos pesados que operan en la ciudad usan el horario diurno y nocturno comercial. PL01 El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad. MUA 01 La huella de aceras es comparativamente deficitaria. MUA 02 Cruces con pocos o inadecuados accesos de rampas. MUA 03 Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo. MUA 04 Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras. MA 01 Calidad del aire comprometida por emisiones de CO2 y otros contaminantes. MA 05 Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos.</p>
<p>Descripción del proyecto / Principales actividades: Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.</p>
<p>Principales aliados estratégicos: ADN, INTRANT, OPRET</p>
<p>Indicador: Estudio factibilidad, formulación de plan e implementación</p>
<p>Meta: Entregable</p>
<p>Costo estimado para ADN: 00.00</p>
<p>Duración: 4 años</p>

Nombre del Proyecto: (12) Conectividad vial DN
Objetivo de proyecto: Motivar a la conexión de rutas de la ciudad actualmente bloqueadas por porciones específicas de ocupaciones informales.
Objetivo PEDN al que contribuye: Objetivo 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial: “Motivar mediante alianzas con las demás agencias públicas una ciudad caminable medida por la proximidad entre estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado, así como su alcance geográfico, la calidad de las aceras de la ciudad, la calidad del aire y los niveles de ruido.”
Estrategia 4: Conectividad vial. Motivar a la conexión de rutas de la ciudad actualmente bloqueadas por porciones específicas de ocupaciones informales.
Justificación del proyecto: DH 01 DH 01 En general, la población urbana de República Dominicana necesita ser empoderada con educación cívico-ciudadana que le permita potenciar sus niveles de participación en la toma de decisiones sobre la ciudad y a la vez ser más consciente de sus deberes en el manejo y desarrollo sostenible de los territorios. Esta formación incluye, pero no se limita a, ética de manejo vehicular. AI 07 Los asentamientos vulnerables, en puntos muy específicos, pueden limitar la conectividad vial dentro de la ciudad. Esto genera segregación social para el asentamiento y congestión de tráfico para la ciudad. MUTT 01 Las demoras del tráfico producen segregación territorial general. MUTT 02 El área de calles es comparativamente deficitaria. MUTT 03 La densidad de vías (km de calles/km2 de ciudad) es deficitaria. MUTT 04 Existe una sobrepoblación de vehículos de motor privados, y con una tasa de crecimiento positiva y acelerada. MUTT 05 Existe una cobertura geográfica limitada de transporte público de calidad. MUTT 06 El servicio de transporte público interconectado y de calidad no satisface la demanda de movilidad. MUTT 07 Altas velocidades en vías céntricas ahuyentan peatones y ciclistas, y provocan segregación de zonas de la ciudad. MUTT 08 El trayecto fluvial Río Isabela-Río Ozama-frente marino no es utilizado como vía de transporte colectivo formal. MUTT 09 El transporte público precario genera congestión, emisiones, ruido, accidentes y vulnerabilidad a pasajeros. MUTT 10 Existe una baja densidad de estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado formal. MUTT 11 No existe red interconectada de transporte no motorizado. MUTT 12 Conectividad vial limitada por cul-de-sacs, mallas viales irregulares y asentamientos informales. MUTT 13 Existe poca capacidad instalada de edificios de estacionamiento para vehículos privados. MUTT 14 Actualmente los vehículos pesados que operan en la ciudad usan el horario diurno y nocturno comercial. PL01 El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad. MUA 01 La huella de aceras es comparativamente deficitaria. MUA 02 Cruces con pocos o inadecuados accesos de rampas. MUA 03 Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo. MUA 04 Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras. MA 01 Calidad del aire comprometida por emisiones de CO2 y otros contaminantes. MA 05 Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos.
Descripción del proyecto / Principales actividades: Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.
Principales aliados estratégicos: ADN, INTRANT
Indicador: Diagnóstico y propuesta
Meta: Entregable
Costo estimado para ADN: 00.00
Duración: 4 años

<p>Nombre del Proyecto: (13) Plan de Acción y Seguridad Ciclista</p>
<p>Objetivo de proyectos Elaboración de estrategia para fomentar una cultura y un clima de seguridad para ciclistas.</p>
<p>Objetivo PEDN al que contribuye: Objetivo 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial: “Motivar mediante alianzas con las demás agencias públicas una ciudad caminable medida por la proximidad entre estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado, así como su alcance geográfico, la calidad de las aceras de la ciudad, la calidad del aire y los niveles de ruido.”</p>
<p>Estrategia 5: Transporte no motorizado. Sobre la superficie de la vía pública, crear circuito de carriles señalizados y seguros para ciclistas.</p>
<p>Justificación del proyecto: DH 01 En general, la población urbana de República Dominicana necesita ser empoderada con educación cívico-ciudadana que le permita potenciar sus niveles de participación en la toma de decisiones sobre la ciudad y a la vez ser más consciente de sus deberes en el manejo y desarrollo sostenible de los territorios. Esta formación incluye, pero no se limita a, ética de manejo vehicular. AI 07 Los asentamientos vulnerables, en puntos muy específicos, pueden limitar la conectividad vial dentro de la ciudad. Esto genera segregación social para el asentamiento y congestión de tráfico para la ciudad. MUTT 01 Las demoras del tráfico producen segregación territorial general. MUTT 02 El área de calles es comparativamente deficitaria. MUTT 03 La densidad de vías (km de calles/km2 de ciudad) es deficitaria. MUTT 04 Existe una sobrepoblación de vehículos de motor privados, y con una tasa de crecimiento positiva y acelerada. MUTT 05 Existe una cobertura geográfica limitada de transporte público de calidad. MUTT 06 El servicio de transporte público interconectado y de calidad no satisface la demanda de movilidad. MUTT 07 Altas velocidades en vías céntricas ahuyentan peatones y ciclistas, y provocan segregación de zonas de la ciudad. MUTT 08 El trayecto fluvial Río Isabela-Río Ozama-frente marino no es utilizado como vía de transporte colectivo formal. MUTT 09 El transporte público precario genera congestión, emisiones, ruido, accidentes y vulnerabilidad a pasajeros. MUTT 10 Existe una baja densidad de estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado formal. MUTT 11 No existe red interconectada de transporte no motorizado. MUTT 12 Conectividad vial limitada por cul-de-sacs, mallas viales irregulares y asentamientos informales. MUTT 13 Existe poca capacidad instalada de edificios de estacionamiento para vehículos privados. MUTT 14 Actualmente los vehículos pesados que operan en la ciudad usan el horario diurno y nocturno comercial. PL01 El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad. MUA 01 La huella de aceras es comparativamente deficitaria. MUA 02 Cruces con pocos o inadecuados accesos de rampas. MUA 03 Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo. MUA 04 Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras. MA 01 Calidad del aire comprometida por emisiones de CO2 y otros contaminantes. MA 05 Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos.</p>
<p>Descripción del proyecto / Principales actividades: Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.</p>
<p>Principales aliados estratégicos: ADN, INTRANT, OPRET</p>
<p>Indicador: Difusión e implementación</p>
<p>Meta: Implementación</p>
<p>Costo estimado (indirecto): 400,000.00</p>
<p>Duración: 4 años</p>

<p>Nombre del Proyecto: (14) Red Ciclo-rutas del DN</p>
<p>Objetivo de proyecto Crear rutas de ciclo vías que permitan la circulación segura en bicicletas.</p>
<p>Objetivo al que contribuye: Objetivo 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial: “Motivar mediante alianzas con las demás agencias públicas una ciudad caminable medida por la proximidad entre estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado, así como su alcance geográfico, la calidad de las aceras de la ciudad, la calidad del aire y los niveles de ruido.”</p>
<p>Estrategia 5: Transporte no motorizado. Sobre la superficie de la vía pública, crear circuito de carriles señalizados y seguros para ciclistas.</p>
<p>Justificación del proyecto: DH 01 En general, la población urbana de República Dominicana necesita ser empoderada con educación cívico-ciudadana que le permita potenciar sus niveles de participación en la toma de decisiones sobre la ciudad y a la vez ser más consciente de sus deberes en el manejo y desarrollo sostenible de los territorios. Esta formación incluye, pero no se limita a, ética de manejo vehicular. Al 07 Los asentamientos vulnerables, en puntos muy específicos, pueden limitar la conectividad vial dentro de la ciudad. Esto genera segregación social para el asentamiento y congestión de tráfico para la ciudad. MUTT 01 Las demoras del tráfico producen segregación territorial general. MUTT 02 El área de calles es comparativamente deficitaria. MUTT 03 La densidad de vías (km de calles/km2 de ciudad) es deficitaria. MUTT 04 Existe una sobrepoblación de vehículos de motor privados, y con una tasa de crecimiento positiva y acelerada. MUTT 05 Existe una cobertura geográfica limitada de transporte público de calidad. MUTT 06 El servicio de transporte público interconectado y de calidad no satisface la demanda de movilidad. MUTT 07 Altas velocidades en vías céntricas ahuyentan peatones y ciclistas, y provocan segregación de zonas de la ciudad. MUTT 08 El trayecto fluvial Río Isabela-Río Ozama-frente marino no es utilizado como vía de transporte colectivo formal. MUTT 09 El transporte público precario genera congestión, emisiones, ruido, accidentes y vulnerabilidad a pasajeros. MUTT 10 Existe una baja densidad de estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado formal. MUTT 11 No existe red interconectada de transporte no motorizado. MUTT 12 Conectividad vial limitada por cul-de-sacs, mallas viales irregulares y asentamientos informales. MUTT 13 Existe poca capacidad instalada de edificios de estacionamiento para vehículos privados. MUTT 14 Actualmente los vehículos pesados que operan en la ciudad usan el horario diurno y nocturno comercial. PL01 El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad. MUA 01 La huella de aceras es comparativamente deficitaria. MUA 02 Cruces con pocos o inadecuados accesos de rampas. MUA 03 Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo. MUA 04 Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras. MA 01 Calidad del aire comprometida por emisiones de CO2 y otros contaminantes. MA 05 Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos.</p>
<p>Descripción del proyecto / Principales actividades: Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.</p>
<p>Principales aliados estratégicos: ADN, INTRANT, MOPC, OPRET</p>
<p>Indicador: Kilómetros de ciclo-rutas</p>
<p>Propuesta: 24 kilómetros</p>
<p>Costo estimado: 20,000,000.00</p>
<p>Duración: 4 años</p>

<p>Nombre del Proyecto: (15) Aceras completas DN</p>
<p>Objetivo de proyecto Mejorar cualitativamente aceras del DN para que sean más confortables, accesibles y seguras.</p>
<p>Objetivo al que contribuye: Objetivo 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial: “Motivar mediante alianzas con las demás agencias públicas una ciudad caminable medida por la proximidad entre estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado, así como su alcance geográfico, la calidad de las aceras de la ciudad, la calidad del aire y los niveles de ruido.”</p>
<p>Estrategia 6: Vindicación universal de aceras. Reformar gradualmente las aceras para mejorar, según sea el caso, el ancho de su sección, su accesibilidad universal, arborización y equipamiento. Complementariamente, también eliminar barreras por desniveles y otras causas.</p>
<p>Justificación del proyecto: DH 01 En general, la población urbana de República Dominicana necesita ser empoderada con educación cívico-ciudadana que le permita potenciar sus niveles de participación en la toma de decisiones sobre la ciudad y a la vez ser más consciente de sus deberes en el manejo y desarrollo sostenible de los territorios. Esta formación incluye, pero no se limita a, ética de manejo vehicular. AI 07 Los asentamientos vulnerables, en puntos muy específicos, pueden limitar la conectividad vial dentro de la ciudad. Esto genera segregación social para el asentamiento y congestión de tráfico para la ciudad. MUTT 01 Las demoras del tráfico producen segregación territorial general. MUTT 02 El área de calles es comparativamente deficitaria. MUTT 03 La densidad de vías (km de calles/km2 de ciudad) es deficitaria. MUTT 04 Existe una sobrepoblación de vehículos de motor privados, y con una tasa de crecimiento positiva y acelerada. MUTT 05 Existe una cobertura geográfica limitada de transporte público de calidad. MUTT 06 El servicio de transporte público interconectado y de calidad no satisface la demanda de movilidad. MUTT 07 Altas velocidades en vías céntricas ahuyentan peatones y ciclistas, y provocan segregación de zonas de la ciudad. MUTT 08 El trayecto fluvial Río Isabela-Río Ozama-frente marino no es utilizado como vía de transporte colectivo formal. MUTT 09 El transporte público precario genera congestión, emisiones, ruido, accidentes y vulnerabilidad a pasajeros. MUTT 10 Existe una baja densidad de estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado formal. MUTT 11 No existe red interconectada de transporte no motorizado. MUTT 12 Conectividad vial limitada por cul-de-sacs, mallas viales irregulares y asentamientos informales. MUTT 13 Existe poca capacidad instalada de edificios de estacionamiento para vehículos privados. MUTT 14 Actualmente los vehículos pesados que operan en la ciudad usan el horario diurno y nocturno comercial. PL01 El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad. MUA 01 La huella de aceras es comparativamente deficitaria. MUA 02 Cruces con pocos o inadecuados accesos de rampas. MUA 03 Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo. MUA 04 Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras. MA 01 Calidad del aire comprometida por emisiones de CO2 y otros contaminantes. MA 05 Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos.</p>
<p>Descripción del proyecto / Principales actividades: Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.</p>
<p>Principales aliados estratégicos: ADN, INTRANT, MOPC, OPRET</p>
<p>Indicador: Kilómetros de aceras renovadas</p>
<p>Meta: 15.2kilómetros</p>
<p>Costo estimado: 450,000,000.00</p>
<p>Duración: 4 años</p>

Nombre del Proyecto: (16) Peatonalización DN
Objetivo de proyecto Peatonalizar tramos de calles de forma intermitente o permanente que califiquen para los fines.
Objetivo al que contribuye: Objetivo 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial: “Motivar mediante alianzas con las demás agencias públicas una ciudad caminable medida por la proximidad entre estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado, así como su alcance geográfico, la calidad de las aceras de la ciudad, la calidad del aire y los niveles de ruido.”
Estrategia 7: Peatonalización. Previo estudio técnico, peatonalizar tramos de calles de forma intermitente o permanente.
Justificación del proyecto: DH 01 En general, la población urbana de República Dominicana necesita ser empoderada con educación cívico-ciudadana que le permita potenciar sus niveles de participación en la toma de decisiones sobre la ciudad y a la vez ser más consciente de sus deberes en el manejo y desarrollo sostenible de los territorios. Esta formación incluye, pero no se limita a, ética de manejo vehicular. Al 07 Los asentamientos vulnerables, en puntos muy específicos, pueden limitar la conectividad vial dentro de la ciudad. Esto genera segregación social para el asentamiento y congestión de tráfico para la ciudad. MUTT 01 Las demoras del tráfico producen segregación territorial general. MUTT 02 El área de calles es comparativamente deficitaria. MUTT 03 La densidad de vías (km de calles/km2 de ciudad) es deficitaria. MUTT 04 Existe una sobrepoblación de vehículos de motor privados, y con una tasa de crecimiento positiva y acelerada. MUTT 05 Existe una cobertura geográfica limitada de transporte público de calidad. MUTT 06 El servicio de transporte público interconectado y de calidad no satisface la demanda de movilidad. MUTT 07 Altas velocidades en vías céntricas ahuyentan peatones y ciclistas, y provocan segregación de zonas de la ciudad. MUTT 08 El trayecto fluvial Río Isabela-Río Ozama-frente marino no es utilizado como vía de transporte colectivo formal. MUTT 09 El transporte público precario genera congestión, emisiones, ruido, accidentes y vulnerabilidad a pasajeros. MUTT 10 Existe una baja densidad de estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado formal. MUTT 11 No existe red interconectada de transporte no motorizado. MUTT 12 Conectividad vial limitada por cul-de-sacs, mallas viales irregulares y asentamientos informales. MUTT 13 Existe poca capacidad instalada de edificios de estacionamiento para vehículos privados. MUTT 14 Actualmente los vehículos pesados que operan en la ciudad usan el horario diurno y nocturno comercial. PL01 El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad. MUA 01 La huella de aceras es comparativamente deficitaria. MUA 02 Cruces con pocos o inadecuados accesos de rampas. MUA 03 Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo. MUA 04 Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras. MA 01 Calidad del aire comprometida por emisiones de CO2 y otros contaminantes. MA 05 Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos.
Descripción del proyecto / Principales actividades: Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.
Principales aliados estratégicos: ADN, INTRANT, OPRET
Indicador: Kilómetros de vías peatonalizadas intermitentemente/ Kilómetros de vías peatonalizadas permanentemente
Meta: 1.5 kilómetros permanentes/ 6 kilómetros intermitentes
Costo estimado: 3,000,000.00
Duración: 4 años

<p>Nombre del Proyecto: (17, 24, 36) Plan de Ordenamiento Territorial</p>
<p>Objetivo de proyecto Crear plan general y planes derivados de uso del suelo en el DN.</p>
<p>Objetivo PEDN al que contribuye:</p> <p>Objetivo 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial: “Motivar mediante alianzas con las demás agencias públicas una ciudad caminable medida por la proximidad entre estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado, así como su alcance geográfico, la calidad de las aceras de la ciudad, la calidad del aire y los niveles de ruido.” Estrategia 8: Descentralización. Desde el Plan de Ordenamiento Territorial, estimular a la creación de centralidades urbanas de uso comercial, corporativo e institucional en las circunscripciones 3 y 2 para limitar los desplazamientos motivados por estos usos.</p> <p>Objetivo 3: Acceso y expansión de espacios públicos abiertos. “Fomentar la expansión de la huella de espacios públicos abiertos del Distrito Nacional y mejorar la calidad urbana de espacios existentes.” Estrategia 2: Acceso a EPAs. Priorizar la densificación poblacional en zonas próximas a espacios públicos abiertos.</p> <p>Objetivo 8: Actualización de planificación urbana. “Llevar a cabo un proceso de actualización participativa de normativas relacionadas a usos de suelo en la ciudad, retiros, alturas, densidades, edificabilidad, proximidad a vías y proximidad a espacios públicos abiertos.” Estrategia 1: Actualizar instrumentos de planificación urbana. Actualizar de forma participativa las normativas relacionadas a usos de suelo en la ciudad, retiros, alturas, densidades, edificabilidad, proximidad a vías y proximidad a espacios públicos abiertos. Esto informado por los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo.</p>
<p>Justificación del proyecto:</p> <p>DH 01 En general, la población urbana de República Dominicana necesita ser empoderada con educación cívico-ciudadana que le permita potenciar sus niveles de participación en la toma de decisiones sobre la ciudad y a la vez ser más consciente de sus deberes en el manejo y desarrollo sostenible de los territorios. Esta formación incluye, pero no se limita a, ética de manejo vehicular. Esto genera segregación social para el asentamiento y congestión de tráfico para la ciudad.</p> <p>MUTT 01 Las demoras del tráfico producen segregación territorial general. MUTT 02 El área de calles es comparativamente deficitaria. MUTT 03 La densidad de vías (km de calles/km2 de ciudad) es deficitaria. MUTT 04 Existe una sobrepoblación de vehículos de motor privados, y con una tasa de crecimiento positiva y acelerada. MUTT 05 Existe una cobertura geográfica limitada de transporte público de calidad. MUTT 06 El servicio de transporte público interconectado y de calidad no satisface la demanda de movilidad. MUTT 07 Altas velocidades en vías céntricas ahuyentan peatones y ciclistas, y provocan segregación de zonas de la ciudad. MUTT 08 El trayecto fluvial Río Isabela-Río Ozama-frente marino no es utilizado como vía de transporte colectivo formal. MUTT 09 El transporte público precario genera congestión, emisiones, ruido, accidentes y vulnerabilidad a pasajeros. MUTT 10 Existe una baja densidad de estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado formal. MUTT 11 No existe red interconectada de transporte no motorizado. MUTT 12 Conectividad vial limitada por cul-de-sacs, mallas viales irregulares y asentamientos informales. MUTT 13 Existe poca capacidad instalada de edificios de estacionamiento para vehículos privados. MUTT 14 Actualmente los vehículos pesados que operan en la ciudad usan el horario diurno y nocturno comercial.</p> <p>PL01 El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad.</p> <p>MUA 01 La huella de aceras es comparativamente deficitaria. MUA 02 Cruces con pocos o inadecuados accesos de rampas. MUA 03 Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo. MUA 04 Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras.</p> <p>MA 01 Calidad del aire comprometida por emisiones de CO2 y otros contaminantes. MA 02 Subsuelo recibe descargas aguas negras de la mayoría de propiedades en ausencia de alcantarillado. MA 03 Agua contaminada llega a arroyos, ríos y el frente marino. MA 04 Aumento de escorrentía en ausencia de espacios públicos abiertos con suelo absorbente. MA 05 Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos.</p> <p>AI 01 Los asentamientos vulnerables carecen de servicios de infraestructura y espacios públicos. La falta de infraestructura en asentamientos vulnerables limita el acceso a recursos y servicios como el agua potable, alcantarillado y energía. El abasto y manejo improvisado del agua perjudica la calidad de vida de las poblaciones, hace proliferar brotes de enfermedades gastrointestinales, y genera contaminación del suelo, el subsuelo, cañadas, ríos Isabela y Ozama, y el frente marino. La instalación y manejo de redes eléctricas improvisadas provocan accidentes a la población, daños a las mejoras y pertenencias de habitantes, y pérdidas económicas del sistema. AI 02 Los asentamientos vulnerables tienden a ocupar zonas inundables y/o de valor ecológico. Esto hace que las poblaciones se expongan a inundaciones y que se perjudique el equilibrio ecológico del territorio, y segrega estos espacios de valor ecológico. AI 03 El crecimiento de asentamientos informales no está planificado, controlado o monitoreado.</p>

<p>AI 04 La población en asentamientos informales es vulnerable a inundaciones por eventos climáticos.</p> <p>AI 05 Existe contradicción legal en asentamientos informales cuando la tierra tiene un propietario formal no habitante, y que no consiente la ocupación de terceros que usufructúan la tierra.</p> <p>AI 06 Los incrementos de población entre 2002 y 2010 en el DN se dieron con frecuencia en zonas coincidentes con asentamientos vulnerables y tugurios. Lo que sugiere que la demanda de vivienda económica en el DN se cubre en una medida importante con construcciones precarias, al margen del consentimiento de propietarios formales, y en zonas de riesgo y/o valor ecológico.</p> <p>AI 07 Los asentamientos vulnerables, en puntos muy específicos, pueden limitar la conectividad vial dentro de la ciudad.</p> <p>ML 01 El Código Civil Dominicano tiene provisiones que estimulan al desarrollo urbano no planificado de terrenos estatales.</p> <p>ML 02 La Ley de 5038 de Condominios necesita actualización para garantizar la seguridad ciudadana, un mejor clima de gobernanza interno de condominios, y facilitar el mejoramiento y actualización del espacio urbano.</p> <p>EPA 01 Mas de la mitad del territorio está a más de 400 metros de espacios públicos abiertos.</p> <p>EPA 02 Huella de EPAs es deficitaria.</p> <p>PL 01 El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad.</p>
<p>Descripción del proyecto / Principales actividades:</p> <p>Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto.</p> <p>Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas.</p> <p>Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto.</p> <p>Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear.</p> <p>Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto.</p> <p>Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances.</p> <p>Reporte periódico de avances a OPEDN.</p>
<p>Principales aliados estratégicos: ADN</p>
<p>Indicador: Formulación planes derivados</p>
<p>Meta: 3 planes derivados</p>
<p>Costo estimado desde presupuesto ADN: 1,500,000.00</p>
<p>Duración: 4 años</p>

<p>Nombre del Proyecto: (18) Calmado de tráfico DN</p>
<p>Objetivo del proyecto Identificar e intervenir tramos de vías en los que se producen altas velocidades para producir disminución de la velocidad y un clima de seguridad peatonal.</p>
<p>Objetivo PEDN al que contribuye: Objetivo 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial: “Motivar mediante alianzas con las demás agencias públicas una ciudad caminable medida por la proximidad entre estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado, así como su alcance geográfico, la calidad de las aceras de la ciudad, la calidad del aire y los niveles de ruido.”</p>
<p>Estrategia 9: Reducción velocidad. Desincentivar la velocidad de vehículos de motor dentro del DN para disminuir accidentes de tránsito y estimular la circulación peatonal y no motorizada. Particularmente, proveer calmado de tráfico en la avenida Anacaona y el Malecón de Santo Domingo para estimular al acceso peatonal y uso del Parque Mirador Sur y Parque Litoral Sur.</p>
<p>Justificación del proyecto: DH 01 En general, la población urbana de República Dominicana necesita ser empoderada con educación cívico-ciudadana que le permita potenciar sus niveles de participación en la toma de decisiones sobre la ciudad y a la vez ser más consciente de sus deberes en el manejo y desarrollo sostenible de los territorios. Esta formación incluye, pero no se limita a, ética de manejo vehicular.</p> <p>AI 07 Los asentamientos vulnerables, en puntos muy específicos, pueden limitar la conectividad vial dentro de la ciudad. Esto genera segregación social para el asentamiento y congestión de tráfico para la ciudad.</p> <p>MUTT 01 Las demoras del tráfico producen segregación territorial general.</p> <p>MUTT 02 El área de calles es comparativamente deficitaria.</p> <p>MUTT 03 La densidad de vías (km de calles/km2 de ciudad) es deficitaria.</p> <p>MUTT 04 Existe una sobrepoblación de vehículos de motor privados, y con una tasa de crecimiento positiva y acelerada.</p> <p>MUTT 05 Existe una cobertura geográfica limitada de transporte público de calidad.</p> <p>MUTT 06 El servicio de transporte público interconectado y de calidad no satisface la demanda de movilidad.</p> <p>MUTT 07 Altas velocidades en vías céntricas ahuyentan peatones y ciclistas, y provocan segregación de zonas de la ciudad.</p> <p>MUTT 08 El trayecto fluvial Río Isabela-Río Ozama-frente marino no es utilizado como vía de transporte colectivo formal.</p> <p>MUTT 09 El transporte público precario genera congestión, emisiones, ruido, accidentes y vulnerabilidad a pasajeros.</p> <p>MUTT 10 Existe una baja densidad de estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado formal.</p> <p>MUTT 11 No existe red interconectada de transporte no motorizado.</p> <p>MUTT 12 Conectividad vial limitada por cul-de-sacs, mallas viales irregulares y asentamientos informales.</p>

<p>MUTT 13 Existe poca capacidad instalada de edificios de estacionamiento para vehículos privados.</p> <p>MUTT 14 Actualmente los vehículos pesados que operan en la ciudad usan el horario diurno y nocturno comercial.</p> <p>PL01 El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad.</p> <p>MUA 01 La huella de aceras es comparativamente deficitaria.</p> <p>MUA 02 Cruces con pocos o inadecuados accesos de rampas.</p> <p>MUA 03 Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo.</p> <p>MUA 04 Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras.</p> <p>MA 01 Calidad del aire comprometida por emisiones de CO2 y otros contaminantes.</p> <p>MA 05 Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos.</p>
<p>Descripción del proyecto / Principales actividades:</p> <p>Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto.</p> <p>Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas.</p> <p>Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto.</p> <p>Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear.</p> <p>Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto.</p> <p>Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances.</p> <p>Reporte periódico de avances a OPEDN.</p>
<p>Principales aliados estratégicos:</p> <p>ADN, INTRANT</p>
<p>Indicador: Kilómetros de vías vulnerables acondicionadas con recursos de alivio del tráfico.</p>
<p>Meta: 11 kilómetros</p>
<p>Costo estimado desde presupuesto ADN: 5,000,000.00</p>
<p>Duración: 4 años</p>

<p>Nombre del Proyecto:</p> <p>(19) Alianza transporte corporativo</p> <p>(20) Alianza transporte escolar</p> <p>(21) Alianza transporte empleados públicos</p> <p>(22) Alianza vehículos pesados</p>
<p>Objetivo de proyecto</p> <p>Estimular mediante alianzas a un pacto social en el que se acuerden horarios de circulación y modalidades de transporte específicas para contextos específicos que contribuyan a disminuir las demoras de tráfico.</p>
<p>Objetivo al que contribuye:</p> <p>Objetivo 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial: “Motivar mediante alianzas con las demás agencias públicas una ciudad caminable medida por la proximidad entre estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado, así como su alcance geográfico, la calidad de las aceras de la ciudad, la calidad del aire y los niveles de ruido.”</p>
<p>Estrategia 10: Alianzas. Crear alianzas con los grandes grupos que componen el parque vehicular privado para pactar modos de transporte y horarios. Estimular a modos de transporte colectivos (públicos o privados) para clientes de colegios privados, empleados públicos y empleados corporativos. Pactar horarios no comerciales para tráfico de vehículos pesados en el DN.</p>
<p>Justificación del proyecto:</p> <p>DH 01 DH 01 En general, la población urbana de República Dominicana necesita ser empoderada con educación cívico-ciudadana que le permita potenciar sus niveles de participación en la toma de decisiones sobre la ciudad y a la vez ser más consciente de sus deberes en el manejo y desarrollo sostenible de los territorios. Esta formación incluye, pero no se limita a, ética de manejo vehicular.</p> <p>AI 07 Los asentamientos vulnerables, en puntos muy específicos, pueden limitar la conectividad vial dentro de la ciudad. Esto genera segregación social para el asentamiento y congestión de tráfico para la ciudad.</p> <p>MUTT 01 Las demoras del tráfico producen segregación territorial general.</p> <p>MUTT 02 El área de calles es comparativamente deficitaria.</p> <p>MUTT 03 La densidad de vías (km de calles/km2 de ciudad) es deficitaria.</p> <p>MUTT 04 Existe una sobrepoblación de vehículos de motor privados, y con una tasa de crecimiento positiva y acelerada.</p> <p>MUTT 05 Existe una cobertura geográfica limitada de transporte público de calidad.</p> <p>MUTT 06 El servicio de transporte público interconectado y de calidad no satisface la demanda de movilidad.</p> <p>MUTT 07 Altas velocidades en vías céntricas ahuyentan peatones y ciclistas, y provocan segregación de zonas de la ciudad.</p> <p>MUTT 08 El trayecto fluvial Río Isabela-Río Ozama-frente marino no es utilizado como vía de transporte colectivo formal.</p> <p>MUTT 09 El transporte público precario genera congestión, emisiones, ruido, accidentes y vulnerabilidad a pasajeros.</p> <p>MUTT 10 Existe una baja densidad de estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado formal.</p> <p>MUTT 11 No existe red interconectada de transporte no motorizado.</p> <p>MUTT 12 Conectividad vial limitada por cul-de-sacs, mallas viales irregulares y asentamientos informales.</p>

<p>MUTT 13 Existe poca capacidad instalada de edificios de estacionamiento para vehículos privados.</p> <p>MUTT 14 Actualmente los vehículos pesados que operan en la ciudad usan el horario diurno y nocturno comercial.</p> <p>PL01 El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad.</p> <p>MUA 01 La huella de aceras es comparativamente deficitaria.</p> <p>MUA 02 Cruces con pocos o inadecuados accesos de rampas.</p> <p>MUA 03 Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo.</p> <p>MUA 04 Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras.</p> <p>MA 01 Calidad del aire comprometida por emisiones de CO2 y otros contaminantes.</p> <p>MA 05 Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos.</p>
<p>Descripción del proyecto / Principales actividades:</p> <p>Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto.</p> <p>Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas.</p> <p>Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto.</p> <p>Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear.</p> <p>Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto.</p> <p>Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances.</p> <p>Reporte periódico de avances a OPEDN.</p>
<p>Principales aliados estratégicos:</p> <p>ADN, INTRANT, DIGESETT, ACOPROVI, AHSD, AIRD, AINEP, ASONAHORES, CONEP, ANJE</p>
<p>Indicador: Reuniones bi- mensuales</p>
<p>Meta: 21 reuniones</p>
<p>Costo estimado (indirecto): 500,000.00</p>
<p>Duración: 4 años</p>

<p>Nombre del Proyecto:</p> <p>(23) Expansión de espacios públicos abiertos</p>
<p>Objetivo de proyecto</p> <p>Fomentar a la expansión de los espacios públicos abiertos verdes en el DN.</p>
<p>Objetivo PEDN al que contribuye:</p> <p>Objetivo 3: Acceso y expansión de espacios públicos abiertos. "Fomentar la expansión de la huella de espacios públicos abiertos del Distrito Nacional y mejorar la calidad urbana de espacios existentes."</p>
<p>Estrategia 1: Expansión de EPAs. Motivar a la expansión de espacios públicos abiertos (EPAs) mediante reglamentación urbana para nuevos proyectos, así como compra o negociación de terrenos en lugares prioritarios.</p>
<p>Justificación del proyecto:</p> <p>AI 01 Los asentamientos vulnerables carecen de servicios de infraestructura y espacios públicos. La falta de infraestructura en asentamientos vulnerables limita el acceso a recursos y servicios como el agua potable, alcantarillado y energía. El abasto y manejo improvisado del agua perjudica la calidad de vida de las poblaciones, hace proliferar brotes de enfermedades gastrointestinales, y genera contaminación del suelo, el subsuelo, cañadas, ríos Isabela y Ozama, y el frente marino. La instalación y manejo de redes eléctricas improvisadas provocan accidentes a la población, daños a las mejoras y pertenencias de habitantes, y pérdidas económicas del sistema.</p> <p>AI 02 Los asentamientos vulnerables tienden a ocupar zonas inundables y/o de valor ecológico. Esto hace que las poblaciones se expongan a inundaciones y que se perjudique el equilibrio ecológico del territorio, y segrega estos espacios de valor ecológico.</p> <p>AI 03 El crecimiento de asentamientos informales no está planificado, controlado o monitoreado.</p> <p>AI 04 La población en asentamientos informales es vulnerable a inundaciones por eventos climáticos.</p> <p>AI 05 Existe contradicción legal en asentamientos informales cuando la tierra tiene un propietario formal no habitante, y que no consiente la ocupación de terceros que usufructúan la tierra.</p> <p>AI 06 Los incrementos de población entre 2002 y 2010 en el DN se dieron con frecuencia en zonas coincidentes con asentamientos vulnerables y tugurios. Lo que sugiere que la demanda de vivienda económica en el DN se cubre en una medida importante con construcciones precarias, al margen del consentimiento de propietarios formales, y en zonas de riesgo y/o valor ecológico.</p> <p>AI 07 Los asentamientos vulnerables, en puntos muy específicos, pueden limitar la conectividad vial dentro de la ciudad. Esto genera segregación social para el asentamiento y congestión de tráfico para la ciudad.</p> <p>MUTT 07 Altas velocidades en vías céntricas ahuyentan peatones y ciclistas, y provocan segregación de zonas de la ciudad.</p> <p>MUTT 12 Conectividad vial limitada por cul-de-sacs, mallas viales irregulares y asentamientos informales.</p> <p>MUA 01 La huella de aceras es comparativamente deficitaria.</p> <p>MUA 03 Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo.</p> <p>MUA 04 Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras.</p> <p>MA 01 Calidad del aire comprometida por emisiones de CO2 y otros contaminantes.</p>

<p>MA 02 Subsuelo recibe descargas aguas negras de la mayoría de propiedades en ausencia de alcantarillado.</p> <p>MA 03 Agua contaminada llega a arroyos, ríos y el frente marino.</p> <p>MA 04 Aumento de escorrentía en ausencia de espacios públicos abiertos con suelo absorbente.</p> <p>MA 05 Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos.</p> <p>ML 01 El Código Civil Dominicano tiene provisiones que estimulan al desarrollo urbano no planificado de terrenos estatales.</p> <p>ML 02 La Ley de 5038 de Condominios necesita actualización para garantizar la seguridad ciudadana, un mejor clima de gobernanza interno de condominios, y facilitar el mejoramiento y actualización del espacio urbano.</p> <p>EPA 01 Más de la mitad del territorio está a más de 400 metros de espacios públicos abiertos.</p> <p>EPA 02 Huella de EPAs es deficitaria.</p> <p>PL 01 El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad.</p>
<p>Descripción del proyecto / Principales actividades:</p> <p>Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto.</p> <p>Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas.</p> <p>Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto.</p> <p>Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear.</p> <p>Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto.</p> <p>Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances.</p> <p>Reporte periódico de avances a OPEDN.</p>
<p>Principales aliados estratégicos:</p> <p>ADN, MINPRE, MEPYD, MOPC, sector privado, juntas de vecinos</p>
<p>Indicador: Incremento porcentual de actual huella de EPAs</p>
<p>Meta: 1%</p>
<p>Costo estimado: 100,000,000.00</p>
<p>Duración: 4 años</p>

<p>Nombre del Proyecto:</p> <p>(25) Recuperación general de parques DN</p>
<p>Objetivo de proyecto:</p> <p>Mejoramiento cualitativo de espacios públicos abiertos para que sean más accesibles y seguros.</p>
<p>Objetivo PEDN al que contribuye:</p> <p>Objetivo 3: Acceso y expansión de espacios públicos abiertos. “Fomentar la expansión de la huella de espacios públicos abiertos del Distrito Nacional y mejorar la calidad urbana de espacios existentes.”</p>
<p>Estrategia 3: Recuperación de EPAs. Recuperación de parques en estado de segregación, ocupación o deterioro.</p>
<p>Justificación del proyecto:</p> <p>AI 01 Los asentamientos vulnerables carecen de servicios de infraestructura y espacios públicos. La falta de infraestructura en asentamientos vulnerables limita el acceso a recursos y servicios como el agua potable, alcantarillado y energía. El abasto y manejo improvisado del agua perjudica la calidad de vida de las poblaciones, hace proliferar brotes de enfermedades gastrointestinales, y genera contaminación del suelo, el subsuelo, cañadas, ríos Isabela y Ozama, y el frente marino. La instalación y manejo de redes eléctricas improvisadas provocan accidentes a la población, daños a las mejoras y pertenencias de habitantes, y pérdidas económicas del sistema.</p> <p>AI 02 Los asentamientos vulnerables tienden a ocupar zonas inundables y/o de valor ecológico. Esto hace que las poblaciones se expongan a inundaciones y que se perjudique el equilibrio ecológico del territorio, y segrega estos espacios de valor ecológico.</p> <p>AI 03 El crecimiento de asentamientos informales no está planificado, controlado o monitoreado.</p> <p>AI 04 La población en asentamientos informales es vulnerable a inundaciones por eventos climáticos.</p> <p>AI 05 Existe contradicción legal en asentamientos informales cuando la tierra tiene un propietario formal no habitante, y que no consiente la ocupación de terceros que usufructúan la tierra.</p> <p>AI 06 Los incrementos de población entre 2002 y 2010 en el DN se dieron con frecuencia en zonas coincidentes con asentamientos vulnerables y tugurios. Lo que sugiere que la demanda de vivienda económica en el DN se cubre en una medida importante con construcciones precarias, al margen del consentimiento de propietarios formales, y en zonas de riesgo y/o valor ecológico.</p> <p>AI 07 Los asentamientos vulnerables, en puntos muy específicos, pueden limitar la conectividad vial dentro de la ciudad. Esto genera segregación social para el asentamiento y congestión de tráfico para la ciudad.</p> <p>MUTT 07 Altas velocidades en vías céntricas ahuyentan peatones y ciclistas, y provocan segregación de zonas de la ciudad.</p> <p>MUTT 12 Conectividad vial limitada por <i>cul-de-sacs</i>, mallas viales irregulares y asentamientos informales.</p> <p>MUA 01 La huella de aceras es comparativamente deficitaria.</p> <p>MUA 03 Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo.</p> <p>MUA 04 Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras.</p> <p>MA 01 Calidad del aire comprometida por emisiones de CO2 y otros contaminantes.</p> <p>MA 02 Subsuelo recibe descargas aguas negras de la mayoría de propiedades en ausencia de</p>

<p>alcantarillado.</p> <p>MA 03 Agua contaminada llega a arroyos, ríos y el frente marino.</p> <p>MA 04 Aumento de escorrentía en ausencia de espacios públicos abiertos con suelo absorbente.</p> <p>MA 05 Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos.</p> <p>ML 01 El Código Civil Dominicano tiene provisiones que estimulan al desarrollo urbano no planificado de terrenos estatales.</p> <p>ML 02 La Ley de 5038 de Condominios necesita actualización para garantizar la seguridad ciudadana, un mejor clima de gobernanza interno de condominios, y facilitar el mejoramiento y actualización del espacio urbano.</p> <p>EPA 01: Mas de la mitad del territorio está a más de 400 metros de espacios públicos abiertos.</p> <p>EPA 02: Huella de EPAs es deficitaria.</p> <p>PL 01 El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad.</p>
<p>Descripción del proyecto / Principales actividades:</p> <p>Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto.</p> <p>Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas.</p> <p>Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto.</p> <p>Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear.</p> <p>Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto.</p> <p>Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances.</p> <p>Reporte periódico de avances a OPEDN.</p>
<p>Principales aliados estratégicos:</p> <p>ADN, MINPRE, Ministerio de Defensa, Ministerio de Turismo, Ministerio de Obras Públicas</p>
<p>Indicador: Cantidad de EPAs recuperados</p>
<p>Meta: 3 EPAs</p>
<p>Costo estimado: 150,000,000.00</p>
<p>Duración: 4 años</p>

<p>Nombre del Proyecto:</p> <p>(26) Mejoramiento zona Parque Independencia</p>
<p>Objetivo de proyecto:</p> <p>Invertir en el mejoramiento de la zona circundante del Parque Independencia.</p>
<p>Objetivo PEDN al que contribuye:</p> <p>Objetivo 3: Acceso y expansión de espacios públicos abiertos. “Fomentar la expansión de la huella de espacios públicos abiertos del Distrito Nacional y mejorar la calidad urbana de espacios existentes.”</p>
<p>Estrategia 3: Recuperación de EPAs. Recuperación de parques en estado de segregación, ocupación o deterioro.</p>
<p>Justificación del proyecto:</p> <p>AI 01 Los asentamientos vulnerables carecen de servicios de infraestructura y espacios públicos. La falta de infraestructura en asentamientos vulnerables limita el acceso a recursos y servicios como el agua potable, alcantarillado y energía. El abasto y manejo improvisado del agua perjudica la calidad de vida de las poblaciones, hace proliferar brotes de enfermedades gastrointestinales, y genera contaminación del suelo, el subsuelo, cañadas, ríos Isabela y Ozama, y el frente marino. La instalación y manejo de redes eléctricas improvisadas provocan accidentes a la población, daños a las mejoras y pertenencias de habitantes, y pérdidas económicas del sistema.</p> <p>AI 02 Los asentamientos vulnerables tienden a ocupar zonas inundables y/o de valor ecológico. Esto hace que las poblaciones se expongan a inundaciones y que se perjudique el equilibrio ecológico del territorio, y segrega estos espacios de valor ecológico.</p> <p>AI 03 El crecimiento de asentamientos informales no está planificado, controlado o monitoreado.</p> <p>AI 04 La población en asentamientos informales es vulnerable a inundaciones por eventos climáticos.</p> <p>AI 05 Existe contradicción legal en asentamientos informales cuando la tierra tiene un propietario formal no habitante, y que no consiente la ocupación de terceros que usufructúan la tierra.</p> <p>AI 06 Los incrementos de población entre 2002 y 2010 en el DN se dieron con frecuencia en zonas coincidentes con asentamientos vulnerables y tugurios. Lo que sugiere que la demanda de vivienda económica en el DN se cubre en una medida importante con construcciones precarias, al margen del consentimiento de propietarios formales, y en zonas de riesgo y/o valor ecológico.</p> <p>AI 07 Los asentamientos vulnerables, en puntos muy específicos, pueden limitar la conectividad vial dentro de la ciudad. Esto genera segregación social para el asentamiento y congestión de tráfico para la ciudad.</p> <p>MUTT 07 Altas velocidades en vías céntricas ahuyentan peatones y ciclistas, y provocan segregación de zonas de la ciudad.</p> <p>MUTT 12 Conectividad vial limitada por <i>cul-de-sacs</i>, mallas viales irregulares y asentamientos informales.</p> <p>MUA 01 La huella de aceras es comparativamente deficitaria.</p> <p>MUA 03 Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo.</p> <p>MUA 04 Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras.</p> <p>MA 01 Calidad del aire comprometida por emisiones de CO2 y otros contaminantes.</p> <p>MA 02 Subsuelo recibe descargas aguas negras de la mayoría de propiedades en ausencia de alcantarillado.</p>

<p>MA 03 Agua contaminada llega a arroyos, ríos y el frente marino.</p> <p>MA 04 Aumento de escorrentía en ausencia de espacios públicos abiertos con suelo absorbente.</p> <p>MA 05 Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos.</p> <p>ML 01 El Código Civil Dominicano tiene provisiones que estimulan al desarrollo urbano no planificado de terrenos estatales.</p> <p>ML 02 La Ley de 5038 de Condominios necesita actualización para garantizar la seguridad ciudadana, un mejor clima de gobernanza interno de condominios, y facilitar el mejoramiento y actualización del espacio urbano.</p> <p>EPA 01: Mas de la mitad del territorio está a más de 400 metros de espacios públicos abiertos.</p> <p>EPA 02: Huella de EPAs es deficitaria.</p> <p>PL 01 El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad.</p>
<p>Descripción del proyecto / Principales actividades:</p> <p>Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto.</p> <p>Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas.</p> <p>Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto.</p> <p>Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear.</p> <p>Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto.</p> <p>Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances.</p> <p>Reporte periódico de avances a OPEDN.</p>
<p>Principales aliados estratégicos:</p> <p>ADN, MINPRE, Ministerio de Defensa, INTRANT, Ministerio de Turismo, Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Cultura, ICOMOS, DOCOMOMO, UNESCO</p>
<p>Indicador: Implementación</p>
<p>Meta: Implementación</p>
<p>Costo estimado para ADN: 2,500,000.00</p>
<p>Duración: 4 años</p>

<p>Nombre del Proyecto:</p> <p>(27) Malecón de Santo Domingo</p>
<p>Objetivo de proyecto:</p> <p>Proveer el mantenimiento del frente marino del DN e invertir en su mejoramiento continuo.</p>
<p>Objetivo PEDN al que contribuye:</p> <p>Objetivo 3: Acceso y expansión de espacios públicos abiertos. “Fomentar la expansión de la huella de espacios públicos abiertos del Distrito Nacional y mejorar la calidad urbana de espacios existentes.”</p>
<p>Estrategia 3: Recuperación de EPAs. Recuperación de parques en estado de segregación, ocupación o deterioro.</p>
<p>Justificación del proyecto:</p> <p>AI 01 Los asentamientos vulnerables carecen de servicios de infraestructura y espacios públicos. La falta de infraestructura en asentamientos vulnerables limita el acceso a recursos y servicios como el agua potable, alcantarillado y energía. El abasto y manejo improvisado del agua perjudica la calidad de vida de las poblaciones, hace proliferar brotes de enfermedades gastrointestinales, y genera contaminación del suelo, el subsuelo, cañadas, ríos Isabela y Ozama, y el frente marino. La instalación y manejo de redes eléctricas improvisadas provocan accidentes a la población, daños a las mejoras y pertenencias de habitantes, y pérdidas económicas del sistema.</p> <p>AI 02 Los asentamientos vulnerables tienden a ocupar zonas inundables y/o de valor ecológico. Esto hace que las poblaciones se expongan a inundaciones y que se perjudique el equilibrio ecológico del territorio, y segrega estos espacios de valor ecológico.</p> <p>AI 03 El crecimiento de asentamientos informales no está planificado, controlado o monitoreado.</p> <p>AI 04 La población en asentamientos informales es vulnerable a inundaciones por eventos climáticos.</p> <p>AI 05 Existe contradicción legal en asentamientos informales cuando la tierra tiene un propietario formal no habitante, y que no consiente la ocupación de terceros que usufructúan la tierra.</p> <p>AI 06 Los incrementos de población entre 2002 y 2010 en el DN se dieron con frecuencia en zonas coincidentes con asentamientos vulnerables y tugurios. Lo que sugiere que la demanda de vivienda económica en el DN se cubre en una medida importante con construcciones precarias, al margen del consentimiento de propietarios formales, y en zonas de riesgo y/o valor ecológico.</p> <p>AI 07 Los asentamientos vulnerables, en puntos muy específicos, pueden limitar la conectividad vial dentro de la ciudad. Esto genera segregación social para el asentamiento y congestión de tráfico para la ciudad.</p> <p>MUTT 07 Altas velocidades en vías céntricas ahuyentan peatones y ciclistas, y provocan segregación de zonas de la ciudad.</p> <p>MUTT 12 Conectividad vial limitada por <i>cul-de-sacs</i>, mallas viales irregulares y asentamientos informales.</p> <p>MUA 01 La huella de aceras es comparativamente deficitaria.</p> <p>MUA 03 Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo.</p> <p>MUA 04 Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras.</p> <p>MA 01 Calidad del aire comprometida por emisiones de CO2 y otros contaminantes.</p> <p>MA 02 Subsuelo recibe descargas aguas negras de la mayoría de propiedades en ausencia de</p>

<p>alcantarillado.</p> <p>MA 03 Agua contaminada llega a arroyos, ríos y el frente marino.</p> <p>MA 04 Aumento de escorrentía en ausencia de espacios públicos abiertos con suelo absorbente.</p> <p>MA 05 Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos.</p> <p>ML 01 El Código Civil Dominicano tiene provisiones que estimulan al desarrollo urbano no planificado de terrenos estatales.</p> <p>ML 02 La Ley de 5038 de Condominios necesita actualización para garantizar la seguridad ciudadana, un mejor clima de gobernanza interno de condominios, y facilitar el mejoramiento y actualización del espacio urbano.</p> <p>EPA 01: Mas de la mitad del territorio está a más de 400 metros de espacios públicos abiertos.</p> <p>EPA 02: Huella de EPAs es deficitaria.</p> <p>PL 01 El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad.</p>
<p>Descripción del proyecto / Principales actividades:</p> <p>Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto.</p> <p>Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas.</p> <p>Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto.</p> <p>Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear.</p> <p>Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto.</p> <p>Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances.</p> <p>Reporte periódico de avances a OPEPN.</p>
<p>Principales aliados estratégicos:</p> <p>ADN, MINPRE, Ministerio de Defensa, INTRANT, Ministerio de Turismo, Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Cultura</p>
<p>Indicador: Implementación</p>
<p>Meta: Implementación</p>
<p>Costo estimado para ADN (indirecto): 50,000,000.00</p>
<p>Duración: 4 años</p>

<p>Nombre del Proyecto:</p> <p>(28) Restauración de Parque Colón</p>
<p>Objetivo de proyecto:</p> <p>Mejoramiento cualitativo de espacios públicos abiertos para que sean más accesibles y seguros.</p>
<p>Objetivo PEDN al que contribuye:</p> <p>Objetivo 3: Acceso y expansión de espacios públicos abiertos. “Fomentar la expansión de la huella de espacios públicos abiertos del Distrito Nacional y mejorar la calidad urbana de espacios existentes.”</p>
<p>Estrategia 3: Recuperación de EPAs. Recuperación de parques en estado de segregación, ocupación o deterioro.</p>
<p>Justificación del proyecto:</p> <p>AI 01 Los asentamientos vulnerables carecen de servicios de infraestructura y espacios públicos. La falta de infraestructura en asentamientos vulnerables limita el acceso a recursos y servicios como el agua potable, alcantarillado y energía. El abasto y manejo improvisado del agua perjudica la calidad de vida de las poblaciones, hace proliferar brotes de enfermedades gastrointestinales, y genera contaminación del suelo, el subsuelo, cañadas, ríos Isabela y Ozama, y el frente marino. La instalación y manejo de redes eléctricas improvisadas provocan accidentes a la población, daños a las mejoras y pertenencias de habitantes, y pérdidas económicas del sistema.</p> <p>AI 02 Los asentamientos vulnerables tienden a ocupar zonas inundables y/o de valor ecológico. Esto hace que las poblaciones se expongan a inundaciones y que se perjudique el equilibrio ecológico del territorio, y segrega estos espacios de valor ecológico.</p> <p>AI 03 El crecimiento de asentamientos informales no está planificado, controlado o monitoreado.</p> <p>AI 04 La población en asentamientos informales es vulnerable a inundaciones por eventos climáticos.</p> <p>AI 05 Existe contradicción legal en asentamientos informales cuando la tierra tiene un propietario formal no habitante, y que no consiente la ocupación de terceros que usufructúan la tierra.</p> <p>AI 06 Los incrementos de población entre 2002 y 2010 en el DN se dieron con frecuencia en zonas coincidentes con asentamientos vulnerables y tugurios. Lo que sugiere que la demanda de vivienda económica en el DN se cubre en una medida importante con construcciones precarias, al margen del consentimiento de propietarios formales, y en zonas de riesgo y/o valor ecológico.</p> <p>AI 07 Los asentamientos vulnerables, en puntos muy específicos, pueden limitar la conectividad vial dentro de la ciudad. Esto genera segregación social para el asentamiento y congestión de tráfico para la ciudad.</p> <p>MUTT 07 Altas velocidades en vías céntricas ahuyentan peatones y ciclistas, y provocan segregación de zonas de la ciudad.</p> <p>MUTT 12 Conectividad vial limitada por <i>cul-de-sacs</i>, mallas viales irregulares y asentamientos informales.</p> <p>MUA 01 La huella de aceras es comparativamente deficitaria.</p> <p>MUA 03 Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo.</p> <p>MUA 04 Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras.</p> <p>MA 01 Calidad del aire comprometida por emisiones de CO2 y otros contaminantes.</p> <p>MA 02 Subsuelo recibe descargas aguas negras de la mayoría de propiedades en ausencia de</p>

<p>alcantarillado.</p> <p>MA 03 Agua contaminada llega a arroyos, ríos y el frente marino.</p> <p>MA 04 Aumento de escorrentía en ausencia de espacios públicos abiertos con suelo absorbente.</p> <p>MA 05 Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos.</p> <p>ML 01 El Código Civil Dominicano tiene provisiones que estimulan al desarrollo urbano no planificado de terrenos estatales.</p> <p>ML 02 La Ley de 5038 de Condominios necesita actualización para garantizar la seguridad ciudadana, un mejor clima de gobernanza interno de condominios, y facilitar el mejoramiento y actualización del espacio urbano.</p> <p>EPA 01: Mas de la mitad del territorio está a más de 400 metros de espacios públicos abiertos.</p> <p>EPA 02: Huella de EPAs es deficitaria.</p> <p>PL 01 El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad.</p>
<p>Descripción del proyecto / Principales actividades:</p> <p>Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto.</p> <p>Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas.</p> <p>Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto.</p> <p>Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear.</p> <p>Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto.</p> <p>Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances.</p> <p>Reporte periódico de avances a OPEDN.</p>
<p>Principales aliados estratégicos:</p> <p>ADN, MINPRE, Ministerio de Turismo, Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Cultura, ICOMOS, DOCOMOMO, UNESCO</p>
<p>Indicador: Implementación</p>
<p>Meta: Implementación</p>
<p>Costo estimado para ADN: 00.00</p>
<p>Duración: 4 años</p>

<p>Nombre del Proyecto:</p> <p>(29) Catastro jurídico y natural de asentamientos informales DN</p>
<p>Objetivo de proyecto:</p> <p>Crear un registro del estado jurídico y ecológico de terrenos en asentamientos informales.</p>
<p>Objetivo PEDN al que contribuye:</p> <p>Objetivo 4: Calidad de vida en poblaciones de asentamientos informales. “Contribuir a elevar la calidad de vida de poblaciones en asentamientos informales, y apoyar al gobierno central en sus esfuerzos hacia la reducción de la huella de los territorios clasificados como informales mediante su formalización y reformulación según el tipo jurídico y natural de suelo que ocupan.”</p>
<p>Estrategia 1: Catastros. Crear un catastro que indique qué clase de derechos propietarios existen sobre el suelo de cada asentamiento (terreno privado titulado, terreno público titulado, terreno público comunero). Igualmente crear un catastro que indique qué tipo de suelo ocupa cada asentamiento en términos de su composición geológica, su valor ecológico, su elevación y proximidad a cuerpos de agua, y por ende, su nivel de vulnerabilidad frente a desastres naturales.</p>
<p>Justificación del proyecto:</p> <p>DH 03 Existe un déficit en canales efectivos de participación ciudadana integrales.</p> <p>AI 01 Los asentamientos vulnerables carecen de servicios de infraestructura y espacios públicos. La falta de infraestructura en asentamientos vulnerables limita el acceso a recursos y servicios como el agua potable, alcantarillado y energía. El abasto y manejo improvisado del agua perjudica la calidad de vida de las poblaciones, hace proliferar brotes de enfermedades gastrointestinales, y genera contaminación del suelo, el subsuelo, cañadas, ríos Isabela y Ozama, y el frente marino. La instalación y manejo de redes eléctricas improvisadas provocan accidentes a la población, daños a las mejoras y pertenencias de habitantes, y pérdidas económicas del sistema.</p> <p>AI 02 Los asentamientos vulnerables tienden a ocupar zonas inundables y/o de valor ecológico. Esto hace que las poblaciones se expongan a inundaciones y que se perjudique el equilibrio ecológico del territorio, y segrega estos espacios de valor ecológico.</p> <p>AI 03 El crecimiento de asentamientos informales no está planificado, controlado o monitoreado.</p> <p>AI 04 La población en asentamientos informales es vulnerable a inundaciones por eventos climáticos.</p> <p>AI 05 Existe contradicción legal en asentamientos informales cuando la tierra tiene un propietario formal no habitante, y que no consiente la ocupación de terceros que usufructúan la tierra.</p> <p>AI 06 Los incrementos de población entre 2002 y 2010 en el DN se dieron con frecuencia en zonas coincidentes con asentamientos vulnerables y tugurios. Lo que sugiere que la demanda de vivienda económica en el DN se cubre en una medida importante con construcciones precarias, al margen del consentimiento de propietarios formales, y en zonas de riesgo y/o valor ecológico.</p> <p>AI 07 Los asentamientos vulnerables, en puntos muy específicos, pueden limitar la conectividad vial dentro de la ciudad. Esto genera segregación social para el asentamiento y congestión de tráfico para la ciudad.</p>

MUTT 01	Las demoras del tráfico producen segregación territorial general.
MUTT 02	El área de calles es comparativamente deficitaria.
MUTT 03	La densidad de vías (km de calles/km2 de ciudad) es deficitaria.
MUTT 05	Existe una cobertura geográfica limitada de transporte público de calidad.
MUTT 06	El servicio de transporte público interconectado y de calidad no satisface la demanda de movilidad.
MUTT 08	El trayecto fluvial Río Isabela-Río Ozama-frente marino no es utilizado como vía de transporte colectivo formal.
MUTT 10	Existe una baja densidad de estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado formal.
MUTT 11	No existe red interconectada de transporte no motorizado.
MUTT 12	Conectividad vial limitada por <i>cul-de-sacs</i> , mallas viales irregulares y asentamientos informales.
MUTT 13	Existe poca capacidad instalada de edificios de estacionamiento para vehículos privados.
MUA 01	La huella de aceras es comparativamente deficitaria.
MUA 02	Cruces con pocos o inadecuados accesos de rampas.
MUA 03	Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo.
MUA 04	Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras.
MA 02	Subsuelo recibe descargas aguas negras de la mayoría de propiedades en ausencia de alcantarillado.
MA 03	Agua contaminada llega a arroyos, ríos y el frente marino.
MA 04	Aumento de escorrentía en ausencia de espacios públicos abiertos con suelo absorbente.
MA 05	Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos.
MA 06	Desechos sólidos plásticos en espacios públicos y recursos hídricos.
I 01	Alcance deficitario de alcantarillado sanitario y pluvial.
I 02	Pérdidas en sistema de agua potable.
I 03	Red precaria y vulnerable de distribución eléctrica y data.
I 04	Red actual de distribución eléctrica y data genera contaminación visual. Esto tiene un efecto devaluador del espacio urbano y la propiedad.
RS 01	Los residuos sólidos se entregan sin clasificar en el origen.
RS 02	Los residuos sólidos no son clasificados por el colector.
RS 03	Los residuos sólidos no son clasificados y reciclados formal y sistémicamente en el destino.
RS 04	El manejo de residuos sólidos no es financieramente autosustentable.
EPA 01:	Más de la mitad del territorio está a más de 400 metros de espacios públicos abiertos.
EPA 02:	Huella de EPAs es deficitaria.
ML 01	El Código Civil Dominicano tiene provisiones que estimulan al desarrollo urbano no planificado de terrenos estatales.
PL 01	El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad.
Descripción del proyecto / Principales actividades:	
Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto.	
Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas.	
Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto.	
Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear.	
Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto.	
Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances.	
Reporte periódico de avances a OPEDN.	
Principales aliados estratégicos:	
MAPRE, ADN, MINPRE, CEA, Bienes Nacionales, Jurisdicción Inmobiliaria	
Indicador: Producción de ambos catastros	
Meta: Producción de entregable	
Costo estimado: 1,500,000.00	
Duración: 4 años	

<p>Nombre del Proyecto: (30) Marcos de mejoramiento de poblaciones de asentamientos informales DN</p>
<p>Objetivo de proyecto Establecer normativas de desarrollo y usos de suelo informadas para asentamientos vulnerables.</p>
<p>Objetivo al que contribuye: Objetivo 4: Calidad de vida en poblaciones de asentamientos informales. “Contribuir a elevar la calidad de vida de poblaciones en asentamientos informales, y apoyar al gobierno central en sus esfuerzos hacia la reducción de la huella de los territorios clasificados como informales mediante su formalización y reformulación según el tipo jurídico y natural de suelo que ocupan.”</p>
<p>Estrategia 2: Marcos de acción. Identificar marcos de acción basados en el estatus jurídico y natural del suelo ocupado. (1) Ponderar vías sostenibles de formalización de asentamientos que ocupan terreno comunero no vulnerable, no del interés público y no de interés ecológico. (2) En caso de asentamientos sobre territorio privado, ponderar vías de adquisición al propietario formal de terrenos ocupados para titulación y formalización sostenible si los mismos no son terrenos vulnerables, de interés público o de interés ecológico. (3) Establecer mecanismos consensuados para la reformulación humanamente sensible, sostenible e informada de asentamientos que ocupan territorio vulnerable, de interés público o de interés ecológico.</p>
<p>Justificación del proyecto:</p> <p>DH 03 Existe un déficit en canales efectivos de participación ciudadana integrales.</p> <p>AI 01 Los asentamientos vulnerables carecen de servicios de infraestructura y espacios públicos. La falta de infraestructura en asentamientos vulnerables limita el acceso a recursos y servicios como el agua potable, alcantarillado y energía. El abasto y manejo improvisado del agua perjudica la calidad de vida de las poblaciones, hace proliferar brotes de enfermedades gastrointestinales, y genera contaminación del suelo, el subsuelo, cañadas, ríos Isabela y Ozama, y el frente marino. La instalación y manejo de redes eléctricas improvisadas provocan accidentes a la población, daños a las mejoras y pertenencias de habitantes, y pérdidas económicas del sistema.</p> <p>AI 02 Los asentamientos vulnerables tienden a ocupar zonas inundables y/o de valor ecológico. Esto hace que las poblaciones se expongan a inundaciones y que se perjudique el equilibrio ecológico del territorio, y segrega estos espacios de valor ecológico.</p> <p>AI 03 El crecimiento de asentamientos informales no está planificado, controlado o monitoreado.</p> <p>AI 04 La población en asentamientos informales es vulnerable a inundaciones por eventos climáticos.</p> <p>AI 05 Existe contradicción legal en asentamientos informales cuando la tierra tiene un propietario formal no habitante, y que no consiente la ocupación de terceros que usufructúan la tierra.</p> <p>AI 06 Los incrementos de población entre 2002 y 2010 en el DN se dieron con frecuencia en zonas coincidentes con asentamientos vulnerables y tugurios. Lo que sugiere que la demanda de vivienda económica en el DN se cubre en una medida importante con construcciones precarias, al margen del consentimiento de propietarios formales, y en zonas de riesgo y/o valor ecológico.</p> <p>AI 07 Los asentamientos vulnerables, en puntos muy específicos, pueden limitar la conectividad vial dentro de la ciudad. Esto genera segregación social para el asentamiento y congestión de tráfico para la ciudad.</p> <p>MUTT 01 Las demoras del tráfico producen segregación territorial general.</p> <p>MUTT 02 El área de calles es comparativamente deficitaria.</p> <p>MUTT 03 La densidad de vías (km de calles/km2 de ciudad) es deficitaria.</p> <p>MUTT 05 Existe una cobertura geográfica limitada de transporte público de calidad.</p> <p>MUTT 06 El servicio de transporte público interconectado y de calidad no satisface la demanda de movilidad.</p> <p>MUTT 08 El trayecto fluvial Río Isabela-Río Ozama-frente marino no es utilizado como vía de transporte colectivo formal.</p> <p>MUTT 10 Existe una baja densidad de estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado formal.</p> <p>MUTT 11 No existe red interconectada de transporte no motorizado.</p> <p>MUTT 12 Conectividad vial limitada por <i>cul-de-sacs</i>, mallas viales irregulares y asentamientos informales.</p> <p>MUTT 13 Existe poca capacidad instalada de edificios de estacionamiento para vehículos privados.</p> <p>MUA 01 La huella de aceras es comparativamente deficitaria.</p> <p>MUA 02 Cruces con pocos o inadecuados accesos de rampas.</p> <p>MUA 03 Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo.</p> <p>MUA 04 Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras.</p> <p>MA 02 Subsuelo recibe descargas aguas negras de la mayoría de propiedades en ausencia de alcantarillado.</p> <p>MA 03 Agua contaminada llega a arroyos, ríos y el frente marino.</p> <p>MA 04 Aumento de escorrentía en ausencia de espacios públicos abiertos con suelo absorbente.</p> <p>MA 05 Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos.</p> <p>MA 06 Desechos sólidos plásticos en espacios públicos y recursos hídricos.</p> <p>I 01 Alcance deficitario de alcantarillado sanitario y pluvial.</p> <p>I 02 Pérdidas en sistema de agua potable.</p> <p>I 03 Red precaria y vulnerable de distribución eléctrica y data.</p> <p>I 04 Red actual de distribución eléctrica y data genera contaminación visual. Esto tiene un efecto devaluador del espacio urbano y la propiedad.</p> <p>RS 01 Los residuos sólidos se entregan sin clasificar en el origen.</p>

RS 02	Los residuos sólidos no son clasificados por el colector.
RS 03	Los residuos sólidos no son clasificados y reciclados formal y sistémicamente en el destino.
RS 04	El manejo de residuos sólidos no es financieramente autosustentable.
EPA 01:	Mas de la mitad del territorio está a más de 400 metros de espacios públicos abiertos.
EPA 02:	Huella de EPAs es deficitaria.
ML 01	El Código Civil Dominicano tiene provisiones que estimulan al desarrollo urbano no planificado de terrenos estatales.
PL 01	El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad.
Descripción del proyecto / Principales actividades:	
Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto.	
Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas.	
Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto.	
Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear.	
Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto.	
Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances.	
Reporte periódico de avances a OPEDN.	
Principales aliados estratégicos:	
ADN, MINPRE, MAPRE, CEA, Bienes Nacionales, Jurisdicción Inmobiliaria	
Indicador: Designación de rutas de desarrollo para cada población en asentamientos informales basada en catastros proyecto 29.	
Meta: Producción de entregable	
Costo estimado: 1,500,000.00	
Duración: 4 años	

Nombre del Proyecto:	
(31) Centro de monitoreo de crecimiento de asentamientos informales en DN	
Objetivo de proyecto	
Monitorear el desarrollo urbano de los asentamientos informales.	
Objetivo al que contribuye:	
Objetivo 4: Calidad de vida en poblaciones de asentamientos informales. “Contribuir a elevar la calidad de vida de poblaciones en asentamientos informales, y apoyar al gobierno central en sus esfuerzos hacia la reducción de la huella de los territorios clasificados como informales mediante su formalización y reformulación según el tipo jurídico y natural de suelo que ocupan.”	
Estrategia 3: Monitoreo. Formar una oficina de monitoreo y control de crecimiento vertical y horizontal de asentamientos informales.	
Justificación del proyecto:	
DH 03	Existe un déficit en canales efectivos de participación ciudadana integrales.
AI 01	Los asentamientos vulnerables carecen de servicios de infraestructura y espacios públicos. La falta de infraestructura en asentamientos vulnerables limita el acceso a recursos y servicios como el agua potable, alcantarillado y energía. El abasto y manejo improvisado del agua perjudica la calidad de vida de las poblaciones, hace proliferar brotes de enfermedades gastrointestinales, y genera contaminación del suelo, el subsuelo, cañadas, ríos Isabela y Ozama, y el frente marino. La instalación y manejo de redes eléctricas improvisadas provocan accidentes a la población, daños a las mejoras y pertenencias de habitantes, y pérdidas económicas del sistema.
AI 02	Los asentamientos vulnerables tienden a ocupar zonas inundables y/o de valor ecológico. Esto hace que las poblaciones se expongan a inundaciones y que se perjudique el equilibrio ecológico del territorio, y segrega estos espacios de valor ecológico.
AI 03	El crecimiento de asentamientos informales no está planificado, controlado o monitoreado.
AI 04	La población en asentamientos informales es vulnerable a inundaciones por eventos climáticos.
AI 05	Existe contradicción legal en asentamientos informales cuando la tierra tiene un propietario formal no habitante, y que no consiente la ocupación de terceros que usufructúan la tierra.
AI 06	Los incrementos de población entre 2002 y 2010 en el DN se dieron con frecuencia en zonas coincidentes con asentamientos vulnerables y tugurios. Lo que sugiere que la demanda de vivienda económica en el DN se cubre en una medida importante con construcciones precarias, al margen del consentimiento de propietarios formales, y en zonas de riesgo y/o valor ecológico.
AI 07	Los asentamientos vulnerables, en puntos muy específicos, pueden limitar la conectividad vial dentro de la ciudad. Esto genera segregación social para el asentamiento y congestión de tráfico para la ciudad.
MUTT 01	Las demoras del tráfico producen segregación territorial general.
MUTT 02	El área de calles es comparativamente deficitaria.
MUTT 03	La densidad de vías (km de calles/km2 de ciudad) es deficitaria.
MUTT 05	Existe una cobertura geográfica limitada de transporte público de calidad.
MUTT 06	El servicio de transporte público interconectado y de calidad no satisface la demanda de movilidad.
MUTT 08	El trayecto fluvial Río Isabela-Río Ozama-frente marino no es utilizado como vía de transporte colectivo formal.
MUTT 10	Existe una baja densidad de estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado formal.
MUTT 11	No existe red interconectada de transporte no motorizado.
MUTT 12	Conectividad vial limitada por <i>cul-de-sacs</i> , mallas viales irregulares y asentamientos informales.

MUTT 13	Existe poca capacidad instalada de edificios de estacionamiento para vehículos privados.
MUA 01	La huella de aceras es comparativamente deficitaria.
MUA 02	Cruces con pocos o inadecuados accesos de rampas.
MUA 03	Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo.
MUA 04	Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras.
MA 02	Subsuelo recibe descargas aguas negras de la mayoría de propiedades en ausencia de alcantarillado.
MA 03	Agua contaminada llega a arroyos, ríos y el frente marino.
MA 04	Aumento de escorrentía en ausencia de espacios públicos abiertos con suelo absorbente.
MA 05	Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos.
MA 06	Desechos sólidos plásticos en espacios públicos y recursos hídricos.
I 01	Alcance deficitario de alcantarillado sanitario y pluvial.
I 02	Pérdidas en sistema de agua potable.
I 03	Red precaria y vulnerable de distribución eléctrica y data.
I 04	Red actual de distribución eléctrica y data genera contaminación visual. Esto tiene un efecto devaluador del espacio urbano y la propiedad.
RS 01	Los residuos sólidos se entregan sin clasificar en el origen.
RS 02	Los residuos sólidos no son clasificados por el colector.
RS 03	Los residuos sólidos no son clasificados y reciclados formal y sistémicamente en el destino.
RS 04	El manejo de residuos sólidos no es financieramente autosustentable.
EPA 01:	Más de la mitad del territorio está a más de 400 metros de espacios públicos abiertos.
EPA 02:	Huella de EPAs es deficitaria.
ML 01	El Código Civil Dominicano tiene provisiones que estimulan al desarrollo urbano no planificado de terrenos estatales.
PL 01	El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad.
<p>Descripción del proyecto / Principales actividades:</p> <p>Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto.</p> <p>Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas.</p> <p>Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto.</p> <p>Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear.</p> <p>Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto.</p> <p>Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances.</p> <p>Reporte periódico de avances a OPEDN.</p>	
<p>Principales aliados estratégicos:</p> <p>MINPRE, MAPRE, ADN (Dir. Planeamiento Urbano)</p>	
<p>Indicador: Porcentaje de área total asentamientos informales cubierto</p>	
<p>Meta: 40% de cobertura de asentamientos informales</p>	
<p>Costo estimado para ADN: 2,000,000.00</p>	
<p>Duración: 4 años</p>	

Nombre del Proyecto:	(32) Plan Maestro CAASD y Plan Desagües Pluviales ADN
Objetivo de proyecto:	Mejorar y expandir la red de alcantarillado sanitario del DN.
Objetivo al que contribuye:	Objetivo 5: Expansión de acueducto y alcantarillado del DN. "Motivar a la cobertura geográfica del Distrito Nacional con un circuito eficiente de alcantarillado sanitario y pluvial, y agua potable. De capacidad calculada en base a una demanda presente y proyectada para barrios y vías. Acompañando esto de una normativa que restrinja donde sea posible el vertido de aguas residuales al acuífero subterráneo."
Estrategia:	Expansión de redes. Motivar a la expansión geográfica de la red de alcantarillado sanitario y pluvial, y abasto de agua potable, de capacidad calculada en base a una demanda proyectada para barrios y vías. Acompañando esto de una normativa que restrinja el vertido de aguas residuales al subsuelo donde sea posible.
Justificación del proyecto:	AI 01 Los asentamientos vulnerables carecen de servicios de infraestructura y espacios públicos. La falta de infraestructura en asentamientos vulnerables limita el acceso a recursos y servicios como el agua potable, alcantarillado y energía. El abasto y manejo improvisado del agua perjudica la calidad de vida de las poblaciones, hace proliferar brotes de enfermedades gastrointestinales, y genera contaminación del suelo, el subsuelo, cañadas, ríos Isabela y Ozama, y el frente marino. La instalación y manejo de redes eléctricas improvisadas provocan accidentes a la población, daños a las mejoras y pertenencias de habitantes, y pérdidas económicas del sistema.

AI 02	Los asentamientos vulnerables tienden a ocupar zonas inundables y/o de valor ecológico. Esto hace que las poblaciones se expongan a inundaciones y que se perjudique el equilibrio ecológico del territorio, y segrega estos espacios de valor ecológico.
AI 03	El crecimiento de asentamientos informales no está planificado, controlado o monitoreado.
AI 04	La población en asentamientos informales es vulnerable a inundaciones por eventos climáticos.
AI 06	Los incrementos de población entre 2002 y 2010 en el DN se dieron con frecuencia en zonas coincidentes con asentamientos vulnerables y tugurios. Lo que sugiere que la demanda de vivienda económica en el DN se cubre en una medida importante con construcciones precarias, al margen del consentimiento de propietarios formales, y en zonas de riesgo y/o valor ecológico.
MUTT 01	Las demoras del tráfico producen segregación territorial general.
MA 02	Subsuelo recibe descargas aguas negras de la mayoría de propiedades en ausencia de alcantarillado.
MA 03	Agua contaminada llega a arroyos, ríos y el frente marino.
I 01	Alcance deficitario de alcantarillado sanitario y pluvial.
I 02	Pérdidas en sistema de agua potable.
ML 01	El Código Civil Dominicano tiene provisiones que estimulan al desarrollo urbano no planificado de terrenos estatales.
ML 02	La Ley de 5038 de Condominios necesita actualización para garantizar la seguridad ciudadana, un mejor clima de gobernanza interno de condominios, y facilitar el mejoramiento y actualización del espacio urbano.
PL 01	El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad.
<p>Descripción del proyecto / Principales actividades: Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.</p>	
Principales aliados estratégicos: ADN, CAASD, Ministerio de Obras Públicas, INAPA	
Indicador: Incremento porcentual de capacidad instalada actual	
Meta: 10.5%	
Costo estimado para ADN de Plan Desagües Pluviales ADN: 50,000,000.00 Costo estimado para ADN de Plan Maestro CAASD: 00.00	
Duración: 4 años	

Nombre del Proyecto: (33) Soterrado cableado urbano
Objetivo de proyecto: Promover el soterrado de líneas de distribución eléctrica, datos y telefonía.
Objetivo al que contribuye: Objetivo 6: Red urbana resiliente para distribución eléctrica, de datos y otros servicios. "Motivar al soterrado de cableado general en al menos vías primarias y secundarias del Distrito Nacional en donde las condiciones de suelo lo hagan recomendable. Crear red de distribución de gas en la ciudad."
Estrategia: Motivar al soterrado de cableado en al menos vías primarias y secundarias del Distrito Nacional, en donde las condiciones del suelo lo permitan, acompañando esta medida con una normativa que limite el uso del espacio aéreo para cableado.
Justificación del proyecto: AI 01 Los asentamientos vulnerables carecen de servicios de infraestructura y espacios públicos. La falta de infraestructura en asentamientos vulnerables limita el acceso a recursos y servicios como el agua potable, alcantarillado y energía. El abasto y manejo improvisado del agua perjudica la calidad de vida de las poblaciones, hace proliferar brotes de enfermedades gastrointestinales, y genera contaminación del suelo, el subsuelo, cañadas, ríos Isabela y Ozama, y el frente marino. La instalación y manejo de redes eléctricas improvisadas provocan accidentes a la población, daños a las mejoras y pertenencias de habitantes, y pérdidas económicas del sistema. AI 02 Los asentamientos vulnerables tienden a ocupar zonas inundables y/o de valor ecológico. Esto hace que las poblaciones se expongan a inundaciones y que se perjudique el equilibrio ecológico del territorio, y segrega estos espacios de valor ecológico. AI 03 El crecimiento de asentamientos informales no está planificado, controlado o monitoreado. AI 04 La población en asentamientos informales es vulnerable a inundaciones por eventos climáticos. AI 06 Los incrementos de población entre 2002 y 2010 en el DN se dieron con frecuencia en zonas coincidentes con asentamientos vulnerables y tugurios. Lo que sugiere que la demanda de vivienda económica en el DN se cubre en una medida importante con construcciones precarias, al margen del consentimiento de propietarios formales, y en zonas de riesgo y/o valor ecológico. MUA 01 La huella de aceras es comparativamente deficitaria. MUA 02 Cruces con pocos o inadecuados accesos de rampas. MUA 03 Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo.

MUA 04	Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras.
MA 05	Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos.
I 03	Red precaria y vulnerable de distribución eléctrica y data.
I 04	Red actual de distribución eléctrica y data genera contaminación visual. Esto tiene un efecto devaluador del espacio urbano y la propiedad.
I 05	Déficit de red de distribución subterránea de gas causa que la población almacene precariamente tanques de gas en zonas residenciales, comerciales, escolares e institucionales.
ML 02	La Ley de 5038 de Condominios necesita actualización para garantizar la seguridad ciudadana, un mejor clima de gobernanza interno de condominios, y facilitar el mejoramiento y actualización del espacio urbano.
Descripción del proyecto / Principales actividades: Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.	
Principales aliados estratégicos: ADN, distribuidoras, telefónicas, INDOTEL	
Indicador: Kilómetros de vía con red soterrada	
Meta: 4.8kms	
Costo estimado para ADN: 00.00	
Duración: 4 años	

Nombre del Proyecto: (34) Soterrado de red de distribución de gas
Objetivo de proyecto: Promover el soterrado de líneas de distribución de gas.
Objetivo al que contribuye: Objetivo 6: Red urbana resiliente para distribución eléctrica, de datos y otros servicios. "Motivar al soterrado de cableado general en al menos vías primarias y secundarias del Distrito Nacional en donde las condiciones de suelo lo hagan recomendable. Crear red de distribución de gas en la ciudad."
Estrategia: Motivar al soterrado de cableado en al menos vías primarias y secundarias del Distrito Nacional, en donde las condiciones del suelo lo permitan, acompañando esta medida con una normativa que limite el uso del espacio aéreo para cableado.
Justificación del proyecto: AI 01 Los asentamientos vulnerables carecen de servicios de infraestructura y espacios públicos. La falta de infraestructura en asentamientos vulnerables limita el acceso a recursos y servicios como el agua potable, alcantarillado y energía. El abasto y manejo improvisado del agua perjudica la calidad de vida de las poblaciones, hace proliferar brotes de enfermedades gastrointestinales, y genera contaminación del suelo, el subsuelo, cañadas, ríos Isabela y Ozama, y el frente marino. La instalación y manejo de redes eléctricas improvisadas provocan accidentes a la población, daños a las mejoras y pertenencias de habitantes, y pérdidas económicas del sistema. AI 02 Los asentamientos vulnerables tienden a ocupar zonas inundables y/o de valor ecológico. Esto hace que las poblaciones se expongan a inundaciones y que se perjudique el equilibrio ecológico del territorio, y segrega estos espacios de valor ecológico. AI 03 El crecimiento de asentamientos informales no está planificado, controlado o monitoreado. AI 04 La población en asentamientos informales es vulnerable a inundaciones por eventos climáticos. AI 06 Los incrementos de población entre 2002 y 2010 en el DN se dieron con frecuencia en zonas coincidentes con asentamientos vulnerables y tugurios. Lo que sugiere que la demanda de vivienda económica en el DN se cubre en una medida importante con construcciones precarias, al margen del consentimiento de propietarios formales, y en zonas de riesgo y/o valor ecológico. MUA 01 La huella de aceras es comparativamente deficitaria. MUA 02 Cruces con pocos o inadecuados accesos de rampas. MUA 03 Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo. MUA 04 Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras. MA 05 Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos. I 03 Red precaria y vulnerable de distribución eléctrica y data. I 04 Red actual de distribución eléctrica y data genera contaminación visual. Esto tiene un efecto devaluador del espacio urbano y la propiedad. I 05 Déficit de red de distribución subterránea de gas causa que la población almacene precariamente tanques de gas en zonas residenciales, comerciales, escolares e institucionales. ML 02 La Ley de 5038 de Condominios necesita actualización para garantizar la seguridad ciudadana, un mejor clima de gobernanza interno de condominios, y facilitar el mejoramiento y actualización del espacio urbano.
Descripción del proyecto / Principales actividades: Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto.

Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.
Principales aliados estratégicos: ADN, distribuidoras, telefónicas, INDOTEL
Indicador: Kilómetros de vía con red soterrada
Meta: 4.8kms
Costo estimado para ADN: 00.00
Duración: 4 años

Nombre del Proyecto: (35) Manejo sostenible residuos solidos
Objetivo de proyecto: Crear e implementar políticas de manejo sistémico sostenible de residuos sólidos.
Objetivo PEDN al que contribuye: Objetivo 7: Manejo productivo de desechos sólidos. "Mediante alianzas con actores públicos y privados, motivar a la creación e implementación de un mecanismo de aprovechamiento productivo de los desechos sólidos que se producen en el Distrito Nacional."
Estrategia: Motivar la creación e implementación de un mecanismo de aprovechamiento productivo de los desechos sólidos que se producen en el Distrito Nacional. Esto implica campañas de educación e involucramiento de la población en los procesos de clasificación y almacenaje de residuos sólidos.
Justificación del proyecto: DH 01 En general, la población urbana de República Dominicana necesita ser empoderada con educación cívico-ciudadana que le permita potenciar sus niveles de participación en la toma de decisiones sobre la ciudad y a la vez ser más consciente de sus deberes en el manejo y desarrollo sostenible de los territorios. Esta formación incluye, pero no se limita a, ética de manejo vehicular. DH 02 Existe un déficit en la población carenciada del DN de formación en competencias técnicas y culturales, así como en emprendedurismo. AI 01 Los asentamientos vulnerables carecen de servicios de infraestructura y espacios públicos. La falta de infraestructura en asentamientos vulnerables limita el acceso a recursos y servicios como el agua potable, alcantarillado y energía. El abasto y manejo improvisado del agua perjudica la calidad de vida de las poblaciones, hace proliferar brotes de enfermedades gastrointestinales, y genera contaminación del suelo, el subsuelo, cañadas, ríos Isabela y Ozama, y el frente marino. La instalación y manejo de redes eléctricas improvisadas provocan accidentes a la población, daños a las mejoras y pertenencias de habitantes, y pérdidas económicas del sistema. AI 02 Los asentamientos vulnerables tienden a ocupar zonas inundables y/o de valor ecológico. Esto hace que las poblaciones se expongan a inundaciones y que se perjudique el equilibrio ecológico del territorio, y segrega estos espacios de valor ecológico. AI 03 El crecimiento de asentamientos informales no está planificado, controlado o monitoreado. AI 04 La población en asentamientos informales es vulnerable a inundaciones por eventos climáticos. AI 06 Los incrementos de población entre 2002 y 2010 en el DN se dieron con frecuencia en zonas coincidentes con asentamientos vulnerables y tugurios. Lo que sugiere que la demanda de vivienda económica en el DN se cubre en una medida importante con construcciones precarias, al margen del consentimiento de propietarios formales, y en zonas de riesgo y/o valor ecológico. MUTT 14 Actualmente los vehículos pesados que operan en la ciudad usan el horario diurno y nocturno comercial. MA 03 Agua contaminada llega a arroyos, ríos y el frente marino. MA 06 Desechos sólidos plásticos en espacios públicos y recursos hídricos. RS 01 Los residuos sólidos se entregan sin clasificar en el origen. RS 02 Los residuos sólidos no son clasificados por el colector. RS 03 Los residuos sólidos no son clasificados y reciclados formal y sistémicamente en el destino. RS 04 El manejo de residuos sólidos no es financieramente autosustentable.
Descripción del proyecto / Principales actividades: Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.
Principales aliados estratégicos: ADN, Mancomunidad, sector privado, organismos internacionales, juntas de vecinos
Indicador: Diseño e implementación

Meta: 1
Costo estimado: 10,000,000.00
Duración: 4 años

Nombre del Proyecto: (37) Actualización Código Civil RD y Ley 5038 de Condominios
Objetivo de proyecto: Crear proyecto de actualización de Código Civil y Ley 5038 de Condominios para que faciliten la resiliencia urbana del DN.
Objetivo al que contribuye: Objetivo 8: Actualización de planificación urbana. "Llevar a cabo un proceso de actualización participativa de normativas relacionadas a usos de suelo en la ciudad, retiros, alturas, densidades, edificabilidad, proximidad a vías y proximidad a espacios públicos abiertos."
Estrategia 2: Actualizar marcos legales para resiliencia. Proponer actualización de marcos legales que condicionan resiliencia urbana directamente incidiendo sobre el uso y la propiedad de la tierra.
Justificación del proyecto: <p>PL 01 El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad.</p> <p>DH 03 Existe un déficit en canales efectivos de participación ciudadana integrales.</p> <p>AI 01 Los asentamientos vulnerables carecen de servicios de infraestructura y espacios públicos. La falta de infraestructura en asentamientos vulnerables limita el acceso a recursos y servicios como el agua potable, alcantarillado y energía. El abasto y manejo improvisado del agua perjudica la calidad de vida de las poblaciones, hace proliferar brotes de enfermedades gastrointestinales, y genera contaminación del suelo, el subsuelo, cañadas, ríos Isabela y Ozama, y el frente marino. La instalación y manejo de redes eléctricas improvisadas provocan accidentes a la población, daños a las mejoras y pertenencias de habitantes, y pérdidas económicas del sistema.</p> <p>AI 02 Los asentamientos vulnerables tienden a ocupar zonas inundables y/o de valor ecológico. Esto hace que las poblaciones se expongan a inundaciones y que se perjudique el equilibrio ecológico del territorio, y segrega estos espacios de valor ecológico.</p> <p>AI 03 El crecimiento de asentamientos informales no está planificado, controlado o monitoreado.</p> <p>AI 04 La población en asentamientos informales es vulnerable a inundaciones por eventos climáticos.</p> <p>AI 05 Existe contradicción legal en asentamientos informales cuando la tierra tiene un propietario formal no habitante, y que no consiente la ocupación de terceros que usufructúan la tierra.</p> <p>AI 06 Los incrementos de población entre 2002 y 2010 en el DN se dieron con frecuencia en zonas coincidentes con asentamientos vulnerables y tugurios. Lo que sugiere que la demanda de vivienda económica en el DN se cubre en una medida importante con construcciones precarias, al margen del consentimiento de propietarios formales, y en zonas de riesgo y/o valor ecológico.</p> <p>AI 07 Los asentamientos vulnerables, en puntos muy específicos, pueden limitar la conectividad vial dentro de la ciudad. Esto genera segregación social para el asentamiento y congestión de tráfico para la ciudad.</p> <p>MUTT 01 Las demoras del tráfico producen segregación territorial general.</p> <p>MUTT 02 El área de calles es comparativamente deficitaria.</p> <p>MUTT 03 La densidad de vías (km de calles/km2 de ciudad) es deficitaria.</p> <p>MUTT 04 Existe una sobrepoblación de vehículos de motor privados, y con una tasa de crecimiento positiva y acelerada.</p> <p>MUTT 05 Existe una cobertura geográfica limitada de transporte público de calidad.</p> <p>MUTT 06 El servicio de transporte público interconectado y de calidad no satisface la demanda de movilidad.</p> <p>MUTT 07 Altas velocidades en vías céntricas ahuyentan peatones y ciclistas, y provocan segregación de zonas de la ciudad.</p> <p>MUTT 08 El trayecto fluvial Río Isabela-Río Ozama-frente marino no es utilizado como vía de transporte colectivo formal.</p> <p>MUTT 09 El transporte público precario genera congestión, emisiones, ruido, accidentes y vulnerabilidad a pasajeros.</p> <p>MUTT 10 Existe una baja densidad de estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado formal.</p> <p>MUTT 11 No existe red interconectada de transporte no motorizado.</p> <p>MUTT 12 Conectividad vial limitada por <i>cul-de-sacs</i>, mallas viales irregulares y asentamientos informales.</p> <p>MUTT 13 Existe poca capacidad instalada de edificios de estacionamiento para vehículos privados.</p> <p>MUTT 14 Actualmente los vehículos pesados que operan en la ciudad usan el horario diurno y nocturno comercial.</p> <p>MUA 01 La huella de aceras es comparativamente deficitaria.</p> <p>MUA 02 Cruces con pocos o inadecuados accesos de rampas.</p> <p>MUA 03 Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo.</p> <p>MUA 04 Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras.</p> <p>MA 01 Calidad del aire comprometida por emisiones de CO2 y otros contaminantes.</p> <p>MA 02 Subsuelo recibe descargas aguas negras de la mayoría de propiedades en ausencia de alcantarillado.</p> <p>MA 03 Agua contaminada llega a arroyos, ríos y el frente marino.</p> <p>MA 04 Aumento de escorrentía en ausencia de espacios públicos abiertos con suelo absorbente.</p> <p>MA 05 Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos.</p> <p>MA 06 Desechos sólidos plásticos en espacios públicos y recursos hídricos.</p> <p>I 01 Alcance deficitario de alcantarillado sanitario y pluvial.</p>

I 02	Pérdidas en sistema de agua potable.
I 03	Red precaria y vulnerable de distribución eléctrica y data.
I 04	Red actual de distribución eléctrica y data genera contaminación visual. Esto tiene un efecto devaluador del espacio urbano y la propiedad.
I 05	Déficit de red de distribución subterránea de gas causa que la población almacene precariamente tanques de gas en zonas residenciales, comerciales, escolares e institucionales.
EPA 01:	Más de la mitad del territorio está a más de 400 metros de espacios públicos abiertos.
EPA 02:	Huella de EPAs es deficitaria.
ML 01	El Código Civil Dominicano tiene provisiones que estimulan al desarrollo urbano no planificado de terrenos estatales.
ML 02	La Ley de 5038 de Condominios necesita actualización para garantizar la seguridad ciudadana, un mejor clima de gobernanza interno de condominios, y facilitar el mejoramiento y actualización del espacio urbano.
<p>Descripción del proyecto / Principales actividades:</p> <p>Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto.</p> <p>Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas.</p> <p>Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto.</p> <p>Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear.</p> <p>Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto.</p> <p>Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances.</p> <p>Reporte periódico de avances a OPEDN.</p>	
<p>Principales aliados estratégicos:</p> <p>ADN, diputados, senadores, organismos internacionales, actores públicos y privados de la ciudad.</p>	
<p>Indicador: Formulación propuesta de actualización Ley condominios.</p>	
<p>Meta: 1</p>	
<p>Costo estimado (indirecto): 1,500,000.00</p>	
<p>Duración: 4 años</p>	

<p>Nombre del Proyecto:</p> <p>(38) Plan de Contingencia del Distrito Nacional</p>
<p>Objetivo de proyecto:</p> <p>Crear e implementar plan de respuesta ante pandemias.</p>
<p>Objetivo al que contribuye:</p> <p>Objetivo 9: Respuesta ante emergencias sanitarias y seguridad ciudadana. “Mediante alianzas, contribuir a mejorar la capacidad de la ciudad para enfrentar emergencias de salud pública presentes y futuras, y colaborar a la vez a elevar los niveles de seguridad ciudadana existentes.”</p>
<p>Estrategia 1: Salud pública ante emergencias: Mejorar la capacidad del territorio para hacer frente a emergencias relacionadas a salud pública.</p>
<p>Justificación del proyecto:</p> <p>AI 01 Los asentamientos vulnerables carecen de servicios de infraestructura y espacios públicos. La falta de infraestructura en asentamientos vulnerables limita el acceso a recursos y servicios como el agua potable, alcantarillado y energía. El abasto y manejo improvisado del agua perjudica la calidad de vida de las poblaciones, hace proliferar brotes de enfermedades gastrointestinales, y genera contaminación del suelo, el subsuelo, cañadas, ríos Isabela y Ozama, y el frente marino. La instalación y manejo de redes eléctricas improvisadas provocan accidentes a la población, daños a las mejoras y pertenencias de habitantes, y pérdidas económicas del sistema.</p> <p>AI 02 Los asentamientos vulnerables tienden a ocupar zonas inundables y/o de valor ecológico. Esto hace que las poblaciones se expongan a inundaciones y que se perjudique el equilibrio ecológico del territorio, y segrega estos espacios de valor ecológico.</p> <p>AI 03 El crecimiento de asentamientos informales no está planificado, controlado o monitoreado.</p> <p>AI 04 La población en asentamientos informales es vulnerable a inundaciones por eventos climáticos.</p> <p>ESP 01 Como quedó evidenciado durante la pandemia del COVID-19, el Distrito Nacional tiene un déficit considerable de capacidad instalada en lo tocante a infraestructura de salud pública.</p> <p>SC 01 El Distrito Nacional necesita garantizar un clima de seguridad ciudadana que ponga especial atención al bienestar integral de las mujeres, niños y niñas.</p>
<p>Descripción del proyecto / Principales actividades:</p> <p>Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto.</p> <p>Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas.</p> <p>Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto.</p> <p>Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear.</p> <p>Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto.</p> <p>Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances.</p> <p>Reporte periódico de avances a OPEDN.</p>
<p>Principales aliados estratégicos:</p>

ADN, Ministerio de la Presidencia, Ministerio de Defensa, Policía Nacional, Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social, Sistema Nacional de Salud, Colegio Médico Dominicano.
Indicador: Formulación e implementación
Meta: 1
Costo estimado por presupuesto ADN: 4,000,000.00
Duración: 4 años

Nombre del Proyecto: (39) Plan Local de Seguridad, Ciudadanía y Género para el Distrito Nacional
Objetivo de proyecto: Crear e implementar plan para mejorar la seguridad integral y equidad en el territorio.
Objetivo al que contribuye: Objetivo 9: Respuesta ante emergencias sanitarias y seguridad ciudadana. “Mediante alianzas, contribuir a mejorar la capacidad de la ciudad para enfrentar emergencias de salud pública presentes y futuras, y colaborar a la vez a elevar los niveles de seguridad ciudadana existentes.”
Estrategia 2: Seguridad Ciudadana. Colaborar con la mejora de la seguridad ciudadana de la ciudad.
Justificación del proyecto: AI 01 Los asentamientos vulnerables carecen de servicios de infraestructura y espacios públicos. La falta de infraestructura en asentamientos vulnerables limita el acceso a recursos y servicios como el agua potable, alcantarillado y energía. El abasto y manejo improvisado del agua perjudica la calidad de vida de las poblaciones, hace proliferar brotes de enfermedades gastrointestinales, y genera contaminación del suelo, el subsuelo, cañadas, ríos Isabela y Ozama, y el frente marino. La instalación y manejo de redes eléctricas improvisadas provocan accidentes a la población, daños a las mejoras y pertenencias de habitantes, y pérdidas económicas del sistema. AI 02 Los asentamientos vulnerables tienden a ocupar zonas inundables y/o de valor ecológico. Esto hace que las poblaciones se expongan a inundaciones y que se perjudique el equilibrio ecológico del territorio, y segrega estos espacios de valor ecológico. AI 03 El crecimiento de asentamientos informales no está planificado, controlado o monitoreado. AI 04 La población en asentamientos informales es vulnerable a inundaciones por eventos climáticos. ESP 01 Como quedó evidenciado durante la pandemia del COVID-19, el Distrito Nacional tiene un déficit considerable de capacidad instalada en lo tocante a infraestructura de salud pública. SC 01 El Distrito Nacional necesita garantizar un clima de seguridad ciudadana que ponga especial atención al bienestar integral de las mujeres, niños y niñas.
Descripción del proyecto / Principales actividades: Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.
Principales aliados estratégicos: ADN, Ministerio de la Presidencia, Ministerio de Defensa, Policía Nacional, Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social, Sistema Nacional de Salud, Colegio Médico Dominicano.
Indicador: Formulación e implementación
Meta: 1
Costo estimado por presupuesto ADN: 3,500,000.00
Duración: 4 años

Nombre del Proyecto: PMD-DN 2020-2024-1 Alcaldías menores
Objetivo de proyecto: Crear sucursales del ADN en zonas céntricas de las circunscripciones 2 y 3.
Objetivo PEDN al que contribuye: Objetivo 1: Desarrollo humano: “Brindar herramientas, conocimientos y canales de participación a comunidades e individuos para que sean los agentes de su desarrollo cívico y socio económico.”
Estrategia 1: Participación. Crear desde ADN una plataforma de reporte y consulta para los usuarios de la ciudad.
Justificación del proyecto: DH 01 En general, la población urbana de República Dominicana necesita ser empoderada con educación cívico-ciudadana que le permita potenciar sus niveles de participación en la toma de decisiones sobre la ciudad y a la vez ser más consciente de sus deberes en el manejo y desarrollo sostenible de los territorios. Esta formación incluye, pero no se limita a, ética de manejo vehicular. DH 02 Existe un déficit en la población carenciada del DN de formación en competencias técnicas y culturales, así como en emprendedurismo. DH 03 Existe un déficit en canales efectivos de participación ciudadana integrales.
Descripción del proyecto / Principales actividades: Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.
Principales aliados estratégicos: – ADN, Ministerio de la Presidencia, empresas, etc.
Indicador: Cantidades de oficinas de atención integral
Meta: 2 uds
Costo estimado: 83,333,333,33
Duración: 4 años

<p>Nombre del Proyecto: PMD-DN 2020-2024-2 Red Estacionamientos Municipales</p>
<p>Objetivo de proyecto: Crear espacios para estacionamiento vehicular que permita descongestionar sectores específicos en los que los que estacionamientos en vías provocan congestión.</p>
<p>Objetivo al que contribuye: Objetivo 2: Movilidad urbana sostenible y conectividad vial: “Motivar mediante alianzas con las demás agencias públicas una ciudad caminable medida por la proximidad entre estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado, así como su alcance geográfico, la calidad de las aceras de la ciudad, la calidad del aire y los niveles de ruido.”</p>
<p>Estrategia 6: Vindicación universal de aceras. Reformar gradualmente las aceras para mejorar, según sea el caso, el ancho de su sección, su accesibilidad universal, arborización y equipamiento. Complementariamente, también eliminar barreras por desniveles y otras causas.</p>
<p>Justificación del proyecto: DH 01 En general, la población urbana de República Dominicana necesita ser empoderada con educación cívico-ciudadana que le permita potenciar sus niveles de participación en la toma de decisiones sobre la ciudad y a la vez ser más consciente de sus deberes en el manejo y desarrollo sostenible de los territorios. Esta formación incluye, pero no se limita a, ética de manejo vehicular. AI 07 Los asentamientos vulnerables, en puntos muy específicos, pueden limitar la conectividad vial dentro de la ciudad. Esto genera segregación social para el asentamiento y congestión de tráfico para la ciudad. MUTT 01 Las demoras del tráfico producen segregación territorial general. MUTT 02 El área de calles es comparativamente deficitaria. MUTT 03 La densidad de vías (km de calles/km2 de ciudad) es deficitaria. MUTT 04 Existe una sobrepoblación de vehículos de motor privados, y con una tasa de crecimiento positiva y acelerada. MUTT 05 Existe una cobertura geográfica limitada de transporte público de calidad. MUTT 06 El servicio de transporte público interconectado y de calidad no satisface la demanda de movilidad. MUTT 07 Altas velocidades en vías céntricas ahuyentan peatones y ciclistas, y provocan segregación de zonas de la ciudad. MUTT 08 El trayecto fluvial Río Isabela-Río Ozama-frente marino no es utilizado como vía de transporte colectivo formal. MUTT 09 El transporte público precario genera congestión, emisiones, ruido, accidentes y vulnerabilidad a pasajeros. MUTT 10 Existe una baja densidad de estaciones y paradas del sistema de transporte público interconectado formal. MUTT 11 No existe red interconectada de transporte no motorizado. MUTT 12 Conectividad vial limitada por cul-de-sacs, mallas viales irregulares y asentamientos informales. MUTT 13 Existe poca capacidad instalada de edificios de estacionamiento para vehículos privados. MUTT 14 Actualmente los vehículos pesados que operan en la ciudad usan el horario diurno y nocturno comercial. PL01 El plan integral de uso de suelo vigente necesita ser actualizado considerando los Objetivos de Desarrollo Sostenible de PNUD y su Agenda 2030, los indicadores que componen el Índice de Prosperidad Urbana de ONU, los compromisos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo. Adicionalmente este plan solo norma alrededor del 50% de la ciudad. MUA 01 La huella de aceras es comparativamente deficitaria. MUA 02 Cruces con pocos o inadecuados accesos de rampas. MUA 03 Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo. MUA 04 Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras. MA 01 Calidad del aire comprometida por emisiones de CO2 y otros contaminantes. MA 05 Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos.</p>
<p>Descripción del proyecto / Principales actividades: Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.</p>
<p>Principales aliados estratégicos: ADN, INTRANT, MOPC, OPRET</p>
<p>Indicador: Unidades de estacionamientos múltiples</p>
<p>Meta: 2 uds</p>
<p>Costo estimado para ADN: 00.00</p>
<p>Duración: 4 años</p>

<p>Nombre del Proyecto: PMD-DN 2020-2024-3 Iluminación urbana</p>
<p>Objetivo de proyecto: Instalar o reparar lámparas de alumbrado público para iluminar zonas urbanas oscuras.</p>
<p>Objetivo al que contribuye: Objetivo 6: Red urbana resiliente para distribución eléctrica, de datos y otros servicios. "Motivar al soterrado de cableado general en al menos vías primarias y secundarias del Distrito Nacional en donde las condiciones de suelo lo hagan recomendable. Crear red de distribución de gas en la ciudad."</p>
<p>Estrategia: Motivar al soterrado de cableado en al menos vías primarias y secundarias del Distrito Nacional, en donde las condiciones del suelo lo permitan, acompañando esta medida con una normativa que limite el uso del espacio aéreo para cableado.</p>
<p>Justificación del proyecto:</p> <p>AI 01 Los asentamientos vulnerables carecen de servicios de infraestructura y espacios públicos. La falta de infraestructura en asentamientos vulnerables limita el acceso a recursos y servicios como el agua potable, alcantarillado y energía. El abasto y manejo improvisado del agua perjudica la calidad de vida de las poblaciones, hace proliferar brotes de enfermedades gastrointestinales, y genera contaminación del suelo, el subsuelo, cañadas, ríos Isabela y Ozama, y el frente marino. La instalación y manejo de redes eléctricas improvisadas provocan accidentes a la población, daños a las mejoras y pertenencias de habitantes, y pérdidas económicas del sistema.</p> <p>AI 02 Los asentamientos vulnerables tienden a ocupar zonas inundables y/o de valor ecológico. Esto hace que las poblaciones se expongan a inundaciones y que se perjudique el equilibrio ecológico del territorio, y segrega estos espacios de valor ecológico.</p> <p>AI 03 El crecimiento de asentamientos informales no está planificado, controlado o monitoreado.</p> <p>AI 04 La población en asentamientos informales es vulnerable a inundaciones por eventos climáticos.</p> <p>AI 06 Los incrementos de población entre 2002 y 2010 en el DN se dieron con frecuencia en zonas coincidentes con asentamientos vulnerables y tugurios. Lo que sugiere que la demanda de vivienda económica en el DN se cubre en una medida importante con construcciones precarias, al margen del consentimiento de propietarios formales, y en zonas de riesgo y/o valor ecológico.</p> <p>MUA 01 La huella de aceras es comparativamente deficitaria.</p> <p>MUA 02 Cruces con pocos o inadecuados accesos de rampas.</p> <p>MUA 03 Fragmentación frecuente por accesos vehiculares a desnivel y otros elementos de bloqueo.</p> <p>MUA 04 Existe un ancho deficitario y falta de arborización en mayoría de aceras.</p> <p>MA 05 Contaminación por ruido de vehículos de motor y generadores eléctricos.</p> <p>I 03 Red precaria y vulnerable de distribución eléctrica y data.</p> <p>I 04 Red actual de distribución eléctrica y data genera contaminación visual. Esto tiene un efecto devaluador del espacio urbano y la propiedad.</p> <p>I 05 Déficit de red de distribución subterránea de gas causa que la población almacene precariamente tanques de gas en zonas residenciales, comerciales, escolares e institucionales.</p> <p>ML 02 La Ley de 5038 de Condominios necesita actualización para garantizar la seguridad ciudadana, un mejor clima de gobernanza interno de condominios, y facilitar el mejoramiento y actualización del espacio urbano.</p>
<p>Descripción del proyecto / Principales actividades:</p> <p>Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto.</p> <p>Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas.</p> <p>Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto.</p> <p>Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear.</p> <p>Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto.</p> <p>Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances.</p> <p>Reporte periódico de avances a OPEDN.</p>
<p>Principales aliados estratégicos: ADN, distribuidoras, telefónicas, INDOTEL</p>
<p>Indicador: Luces exteriores instaladas o reparadas</p>
<p>Meta: 350</p>
<p>Costo estimado gestión ADN: 50,000,000.00</p>
<p>Duración: 4 años</p>

<p>Nombre del Proyecto: PMD-DN 2020-2024-4 Unidades de sanitización textil.</p>
<p>Objetivo de proyecto: Crear unidades de lavado industrial para sanear textiles en comunidades vulnerables.</p>
<p>Objetivo al que contribuye: Objetivo 9: Respuesta ante emergencias sanitarias y seguridad ciudadana. “Mediante alianzas, contribuir a mejorar la capacidad de la ciudad para enfrentar emergencias de salud pública presentes y futuras, y colaborar a la vez a elevar los niveles de seguridad ciudadana existentes.”</p>
<p>Estrategia 1: Salud pública ante emergencias: Mejorar la capacidad del territorio para hacer frente a emergencias relacionadas a salud pública.</p>
<p>Justificación del proyecto: AI 01 Los asentamientos vulnerables carecen de servicios de infraestructura y espacios públicos. La falta de infraestructura en asentamientos vulnerables limita el acceso a recursos y servicios como el agua potable, alcantarillado y energía. El abasto y manejo improvisado del agua perjudica la calidad de vida de las poblaciones, hace proliferar brotes de enfermedades gastrointestinales, y genera contaminación del suelo, el subsuelo, cañadas, ríos Isabela y Ozama, y el frente marino. La instalación y manejo de redes eléctricas improvisadas provocan accidentes a la población, daños a las mejoras y pertenencias de habitantes, y pérdidas económicas del sistema. AI 02 Los asentamientos vulnerables tienden a ocupar zonas inundables y/o de valor ecológico. Esto hace que las poblaciones se espongan a inundaciones y que se perjudique el equilibrio ecológico del territorio, y segrega estos espacios de valor ecológico. AI 03 El crecimiento de asentamientos informales no está planificado, controlado o monitoreado. AI 04 La población en asentamientos informales es vulnerable a inundaciones por eventos climáticos. ESP 01 Como quedó evidenciado durante la pandemia del COVID-19, el Distrito Nacional tiene un déficit considerable de capacidad instalada en lo tocante a infraestructura de salud pública. SC 01 El Distrito Nacional necesita garantizar un clima de seguridad ciudadana que ponga especial atención al bienestar integral de las mujeres, niños y niñas.</p>
<p>Descripción del proyecto / Principales actividades: Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.</p>
<p>Principales aliados estratégicos: ADN, Ministerio de la Presidencia, Ministerio de Defensa, Policía Nacional, Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social, Sistema Nacional de Salud, Colegio Médico Dominicano.</p>
<p>Indicador: Unidades de lavado industrial instaladas</p>
<p>Meta: 1</p>
<p>Costo estimado por presupuesto ADN: 11,500,000.00</p>
<p>Duración: 4 años</p>

Nombre del Proyecto: PMD-DN 2020-2024-5 Operativos médicos semanales
Objetivo de proyecto: Visitar comunidades vulnerables para distribuir material de protección personal, realizar procedimientos ambulatorios y llevar a cabo pruebas diagnósticas solicitadas.
Objetivo al que contribuye: Objetivo 9: Respuesta ante emergencias sanitarias y seguridad ciudadana. “Mediante alianzas, contribuir a mejorar la capacidad de la ciudad para enfrentar emergencias de salud pública presentes y futuras, y colaborar a la vez a elevar los niveles de seguridad ciudadana existentes.”
Estrategia 1: Salud pública ante emergencias: Mejorar la capacidad del territorio para hacer frente a emergencias relacionadas a salud pública.
Justificación del proyecto: AI 01 Los asentamientos vulnerables carecen de servicios de infraestructura y espacios públicos. La falta de infraestructura en asentamientos vulnerables limita el acceso a recursos y servicios como el agua potable, alcantarillado y energía. El abasto y manejo improvisado del agua perjudica la calidad de vida de las poblaciones, hace proliferar brotes de enfermedades gastrointestinales, y genera contaminación del suelo, el subsuelo, cañadas, ríos Isabela y Ozama, y el frente marino. La instalación y manejo de redes eléctricas improvisadas provocan accidentes a la población, daños a las mejoras y pertenencias de habitantes, y pérdidas económicas del sistema. AI 02 Los asentamientos vulnerables tienden a ocupar zonas inundables y/o de valor ecológico. Esto hace que las poblaciones se expongan a inundaciones y que se perjudique el equilibrio ecológico del territorio, y segrega estos espacios de valor ecológico. AI 03 El crecimiento de asentamientos informales no está planificado, controlado o monitoreado. AI 04 La población en asentamientos informales es vulnerable a inundaciones por eventos climáticos. ESP 01 Como quedó evidenciado durante la pandemia del COVID-19, el Distrito Nacional tiene un déficit considerable de capacidad instalada en lo tocante a infraestructura de salud pública. SC 01 El Distrito Nacional necesita garantizar un clima de seguridad ciudadana que ponga especial atención al bienestar integral de las mujeres, niños y niñas.
Descripción del proyecto / Principales actividades: Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.
Principales aliados estratégicos: ADN, Ministerio de la Presidencia, Ministerio de Defensa, Policía Nacional, Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social, Sistema Nacional de Salud, Colegio Médico Dominicano.
Indicador: Operativos médicos semanales
Meta: 100
Costo estimado para ADN: 5,000,000.00
Duración: 4 años

Nombre del Proyecto: PMD-DN 2020-2024-6 Inspectoría DN
Objetivo de proyecto: Crear una unidad de inspectoría que responda a las necesidades de fiscalización y supervisión del DN.
Objetivo al que contribuye: Objetivo 9: Respuesta ante emergencias sanitarias y seguridad ciudadana. “Mediante alianzas, contribuir a mejorar la capacidad de la ciudad para enfrentar emergencias de salud pública presentes y futuras, y colaborar a la vez a elevar los niveles de seguridad ciudadana existentes.”
Estrategia 2: Seguridad Ciudadana. Colaborar con la mejora de la seguridad ciudadana de la ciudad.
Justificación del proyecto: AI 01 Los asentamientos vulnerables carecen de servicios de infraestructura y espacios públicos. La falta de infraestructura en asentamientos vulnerables limita el acceso a recursos y servicios como el agua potable, alcantarillado y energía. El abasto y manejo improvisado del agua perjudica la calidad de vida de las poblaciones, hace proliferar brotes de enfermedades gastrointestinales, y genera contaminación del suelo, el subsuelo, cañadas, ríos Isabela y Ozama, y el frente marino. La instalación y manejo de redes eléctricas improvisadas provocan accidentes a la población, daños a las mejoras y pertenencias de habitantes, y pérdidas económicas del sistema. AI 02 Los asentamientos vulnerables tienden a ocupar zonas inundables y/o de valor ecológico. Esto hace que las poblaciones se expongan a inundaciones y que se perjudique el equilibrio ecológico del territorio, y segrega estos espacios de valor ecológico. AI 03 El crecimiento de asentamientos informales no está planificado, controlado o monitoreado.

AI 04	La población en asentamientos informales es vulnerable a inundaciones por eventos climáticos.
ESP 01	Como quedó evidenciado durante la pandemia del COVID-19, el Distrito Nacional tiene un déficit considerable de capacidad instalada en lo tocante a infraestructura de salud pública.
SC 01	El Distrito Nacional necesita garantizar un clima de seguridad ciudadana que ponga especial atención al bienestar integral de las mujeres, niños y niñas.
Descripción del proyecto / Principales actividades: Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.	
Principales aliados estratégicos: ADN, Ministerio de la Presidencia, Ministerio de Defensa, Policía Nacional, Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social, Sistema Nacional de Salud, Colegio Médico Dominicano.	
Indicador: Unidad de inspectores y fiscalizadores con vehículos y herramientas	
Meta: 1	
Costo estimado por presupuesto ADN: 60,000,000.00	
Duración: 4 años	

Nombre del Proyecto: PMD-DN 2020-2024-7 Mejoramiento de Mercados	
Objetivo de proyecto: Mejorar el estado de sanidad y acabados de los principales mercados del DN.	
Objetivo al que contribuye: Objetivo 9: Respuesta ante emergencias sanitarias y seguridad ciudadana. “Mediante alianzas, contribuir a mejorar la capacidad de la ciudad para enfrentar emergencias de salud pública presentes y futuras, y colaborar a la vez a elevar los niveles de seguridad ciudadana existentes.”	
Estrategia 1: Salud pública ante emergencias: Mejorar la capacidad del territorio para hacer frente a emergencias relacionadas a salud pública.	
Justificación del proyecto: AI 01 Los asentamientos vulnerables carecen de servicios de infraestructura y espacios públicos. La falta de infraestructura en asentamientos vulnerables limita el acceso a recursos y servicios como el agua potable, alcantarillado y energía. El abasto y manejo improvisado del agua perjudica la calidad de vida de las poblaciones, hace proliferar brotes de enfermedades gastrointestinales, y genera contaminación del suelo, el subsuelo, cañadas, ríos Isabela y Ozama, y el frente marino. La instalación y manejo de redes eléctricas improvisadas provocan accidentes a la población, daños a las mejoras y pertenencias de habitantes, y pérdidas económicas del sistema. AI 02 Los asentamientos vulnerables tienden a ocupar zonas inundables y/o de valor ecológico. Esto hace que las poblaciones se expongan a inundaciones y que se perjudique el equilibrio ecológico del territorio, y segrega estos espacios de valor ecológico. AI 03 El crecimiento de asentamientos informales no está planificado, controlado o monitoreado. AI 04 La población en asentamientos informales es vulnerable a inundaciones por eventos climáticos. ESP 01 Como quedó evidenciado durante la pandemia del COVID-19, el Distrito Nacional tiene un déficit considerable de capacidad instalada en lo tocante a infraestructura de salud pública. SC 01 El Distrito Nacional necesita garantizar un clima de seguridad ciudadana que ponga especial atención al bienestar integral de las mujeres, niños y niñas.	
Descripción del proyecto / Principales actividades: Convocatoria a actores públicos, privados, locales e internacionales relacionados al ámbito del proyecto. Designación de responsables, representantes de las organizaciones convocadas. Acuerdo sobre modelo legal y administrativo del proyecto. Acuerdo de esquema de financiamiento y/o aportes en naturaleza a emplear. Acuerdo y validación de cronograma de desarrollo e implementación del proyecto. Publicaciones periódicas en medios digitales y redes sobre avances. Reporte periódico de avances a OPEDN.	
Principales aliados estratégicos: ADN, Ministerio de la Presidencia, Ministerio de Defensa, Policía Nacional, Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social, Sistema Nacional de Salud, Colegio Médico Dominicano.	
Indicador: Mejoramiento cualitativo	
Meta: Implementación	
Costo estimado por presupuesto ADN: 300,000,000.00	

Duración: 4 años

-----Fin de documento-----