



**República Dominicana**

*Oficina para el Reordenamiento del Transporte*

***OPRET***

**MEMORIAS INSTITUCIONALES**

**AÑO 2016**



## I- Índice de Contenido

<b>II. RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>5</b>
<b>III. INFORMACIÓN INSTITUCIONAL.....</b>	<b>10</b>
Misión Y Visión De La Opret.....	10
MISIÓN.....	10
VISIÓN.....	10
<b>IV. RESULTADO DE LA GESTIÓN.....</b>	<b>13</b>
<b>a)    Metas Institucionales /Objetivos Estratégicos. ....</b>	<b>13</b>
1.    Perspectiva Estratégica .....	14
i.    Metas presidenciales. ....	15
ii.    Índice de Uso de las TIC e Implementación Gobierno Electrónico. 15	
2. Perspectiva Operativa:.....	15
i) Índice de Transparencia;.....	15
ii) Plan Anual de Compras y Contrataciones (PACC);.....	16
iii) La Comisión De Veedores .....	16
iv. Auditorias y Declaraciones Juradas .....	16
v. Declaraciones Juradas. ....	17



<b>V. GESTIÓN INTERNA .....</b>	<b>17</b>
Dirección De Operaciones Del Metro De Santo Domingo .....	17
Departamento de Electromecánicas .....	23
Departamento de Comunicaciones .....	25
Departamento Seguridad .....	31
Departamento Jurídico.....	33
Departamento De Recursos Humanos.....	33
Departamento De Planificación Y Desarrollo.....	36
Dirección Administrativa Financiera .....	37
iii. División de Presupuesto .....	37
iv. Financiamiento .....	39
v. Recaudación: .....	39
vi. Inversión Línea 2-B.....	40
vii. Departamento de Compras Y Contrataciones .....	45
Departamento De Tecnología De La Información .....	46
Dirección Técnica.....	51
Dirección De Arquitectura .....	54
Dirección De Expropiación Y Desarrollo Social .....	56



---

Oficina De Acceso A La Información (OAI) .....	60
Comisión De Ética Pública De La Opret.....	61
<b>VI. RECONOCIMIENTOS .....</b>	<b>63</b>
Puente Ferroviario Atirantado Más Largo Del Mundo .....	63
<b>VII. PROYECCIONES AL PRÓXIMO AÑO .....</b>	<b>63</b>
<b>VIII. ANEXOS .....</b>	<b>65</b>



## MEMORIAS INSTITUCIONALES DE LA OPRET-

AÑO 2016

### II. RESUMEN EJECUTIVO

En el año 2016, La Oficina Para el Reordenamiento del Transporte (OPRET), orientado al logro de las metas Presidenciales 2012-2016, desarrolló una serie de acciones a fin de ampliar la cobertura del sistema de transporte rápido masivo (Metro de Santo Domingo), extendiendo la línea 2 hacia Santo Domingo Este, conectando nuevos usuarios al sistema troncal para reducir el gasto de transporte que representa el 30% de la canasta familiar. Dentro de estas acciones podemos mencionar:

#### **Avance en la Construcción de la Línea 2 – B:**

La prueba de movilidad que encabezó el excelentísimo Señor **Presidente Danilo Medina Sánchez**, por la Línea 2-B del Metro de Santo Domingo supone un impulso para la futura disponibilidad de un sistema de transporte masivo expandido a un municipio en el que viven más de 948 mil personas. Fue realizado el recorrido presidencial y los recorridos de cortesía, entre las estaciones Eduardo Brito (E20) y Juan De Los Santos (E24), transportándose unos 35,015 usuarios.

El tramo de la línea en construcción se compone de dos grandes obras civiles (un puente ferroviario y un túnel minero), así como la componente de las instalaciones electromecánica y fabricación de trenes, a continuación exponemos su avance físico:



### **OBRA CIVIL LÍNEA 2B (TÚNEL MINERO)**

Se ha realizado ejecución física en 94% y tiene valores presupuestales pendientes por ejecutar por un monto de **USD18, 837,622.15**, que representa el 11% de los valores contratados. De este las partidas pendientes de ejecutar físicamente son:

- a) Protección catódica, descarga eléctrica y continuidad, con 5% pendiente
- b) Construcción de sistema de deflexión de vientos, baranda de protección, con 10% pendiente
- c) Sistema de ventilación forzada, con 55% pendiente

### **PUENTE FERROVIARIO**

Se ha realizado el 97% de su ejecución física y tiene valores presupuestales pendientes por ejecutar por un monto de **USD17, 897,330.17**, que representa el 16% de los valores contratados. Del conjunto de obras del puente, solo se destaca pendientes de ejecución física:

- a) Sistema de monitoreo, disipadores dinámicos y sistema de iluminación, con 30% pendiente.

### **OBRAS ELECTROMECAÑICAS**

Solo el 24% ha sido ejecutado física y presupuestalmente, quedando pendiente el monto de **USD76, 288,963.40**, equivalentes al 76% del monto contratado, los sistemas con avance son:

**Baja Tensión:** Se encuentra aproximadamente un 18%



**Puesta a Tierra:** La puesta a tierra presenta un avance de un 77%.

**Catenaria:** La electrificación ferroviaria presenta un avance de un 17%.

**Vías Férreas:** Presentan un avance en el orden de un 90%.

**Escaleras Eléctricas:** Presentan un avance significativo de un 100%.

**Sistemas sin ningún tipo de avance (0%):**

- a) Detección contra Incendios.
- b) Extintores.
- c) Climatización.
- d) Ventilación.
- e) Ascensores.
- f) Seguridad y Monitoreo.
- g) Señalización.
- h) Ticketing.
- i) Comunicaciones.
- j) Subestaciones Tracción.
- k) Centros de Transformación.

**USUARIOS TRANSPORTADOS:**

En el año 2016, en la red del Metro de Santo Domingo se transportaron 74.8 millones de usuarios, esto significa un aumento de 12.5% respecto al año anterior. De éstos, el 62.05% hace uso de Línea 1 y el restante 37.95% en Línea 2.



A pesar de promediar una demanda diaria de 239,178 usuarios en días laborables, el 02 de noviembre del 2016 se registró el mayor pico en la cantidad de usuarios transportados: 277,932. Las estaciones con mayor afluencia de usuarios son: Mamá Tingó con más del 17% del peaje de Línea 1 y María Montés que mueve el 30% de los usuarios de Línea 2.

El monto recaudado en la explotación de las líneas 1 y 2A del Metro de Santo Domingo al 31 de Octubre del 2016 fue de RD\$1,236,188,246.00 (Mil Doscientos Treinta y Seis Millones Ciento Ochenta y Ocho Mil Dos Cientos Cuarenta y Seis pesos con 00/100), recaudado en la Línea 1 un monto de RD\$742,977,020.00 y en la Línea 2A RD\$493,211,226.00. Estos valores proyectados al 31 de Diciembre del 2016 serían para las dos líneas un monto total de RD\$1,483,425,895.00 (Mil Cuatrocientos Ochenta y Tres Millones Cuatrocientos Veinte y Cinco Mil Ochocientos Noventa y Cinco Pesos con 00/100).

## **PERIODO 2012 - 2016**

A partir de Abril 2013 se pone en funcionamiento la línea 2 del Metro de Santo Domingo que recorre Santo Domingo en dirección oeste - este desde el km 9 de la Autopista Duarte hasta el Puente Francisco del Rosario Sánchez (Puente de la 17). Esta línea, en su extensión de 12.5 km, tiene 14 estaciones en intersecciones claves que agilizan la movilidad de los ciudadanos. Con la puesta en funcionamiento de Línea 2 el peaje mensual incrementó de 2,590, 304.00 en





Abril 2012 a 4, 901,756.00 usuarios en Abril 2013, representando esto un aumento de un 89.23%. **En estos últimos 4 años el Metro de Santo Domingo ha movilizado 281, 973,825 usuarios.**

La recaudación por alquiler de los locales comerciales en el período comprendido desde el 1ro de enero al 31 de octubre del presente año un monto de RD\$18,776,285.34 (Diez y Ocho Millones Setecientos Setenta y Seis Mil Doscientos Ochenta y Cinco Pesos con 34/100). Este valor proyectado al 31 de Diciembre del 2016 arrojaría un acumulado total de RD\$22,531,542.40 (Veinte y Dos Millones Quinientos Treinta y Un Mil Quinientos Cuarenta y Dos Pesos con 40/100).

Durante el 2016 el departamento de Recursos Humanos realizó el reclutamiento y selección de setenta y un (71) nuevos trabajadores. La OPRET cierra el año 2016 con una plantilla de 1533 trabajadores fijos, de los cuales el 59.42 % son hombres y el 40.58 % son mujeres, cuya edad media llega a los 30 años, los cuales tienen una antigüedad promedio en la institución de 4 años.

Cabe destacar dentro de los logros más significativos no solo de la OPRET, sino del gobierno y sobre todo del país apuntarse otro records además de ser el **Metro construido en el menor tiempo por kilómetro con la máxima calidad y con el más bajo presupuesto, ahora tiene el record de tener el puente ferroviario atirantado más largo del mundo, con 270 metros.**



### **III. INFORMACIÓN INSTITUCIONAL.**

#### **Misión Y Visión De La Opret**

La Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET) fue creada en septiembre del año 2005 por el Presidente Leonel Fernández bajo el decreto No.477-05, como una Oficina de carácter transitorio, con la finalidad de diseñar Sistemas Integrados de Transporte Rápido Masivo, para las principales ciudades del país. El carácter transitorio de la Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET) fue modificado mediante el Decreto No. 708-11, eliminándole el Art. 1.

#### **MISIÓN**

La OPRET tiene como misión, Satisfacer la movilidad de personas y bienes, a través del desarrollo y administración de un sistema ferroviario masivo a fin de contribuir a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

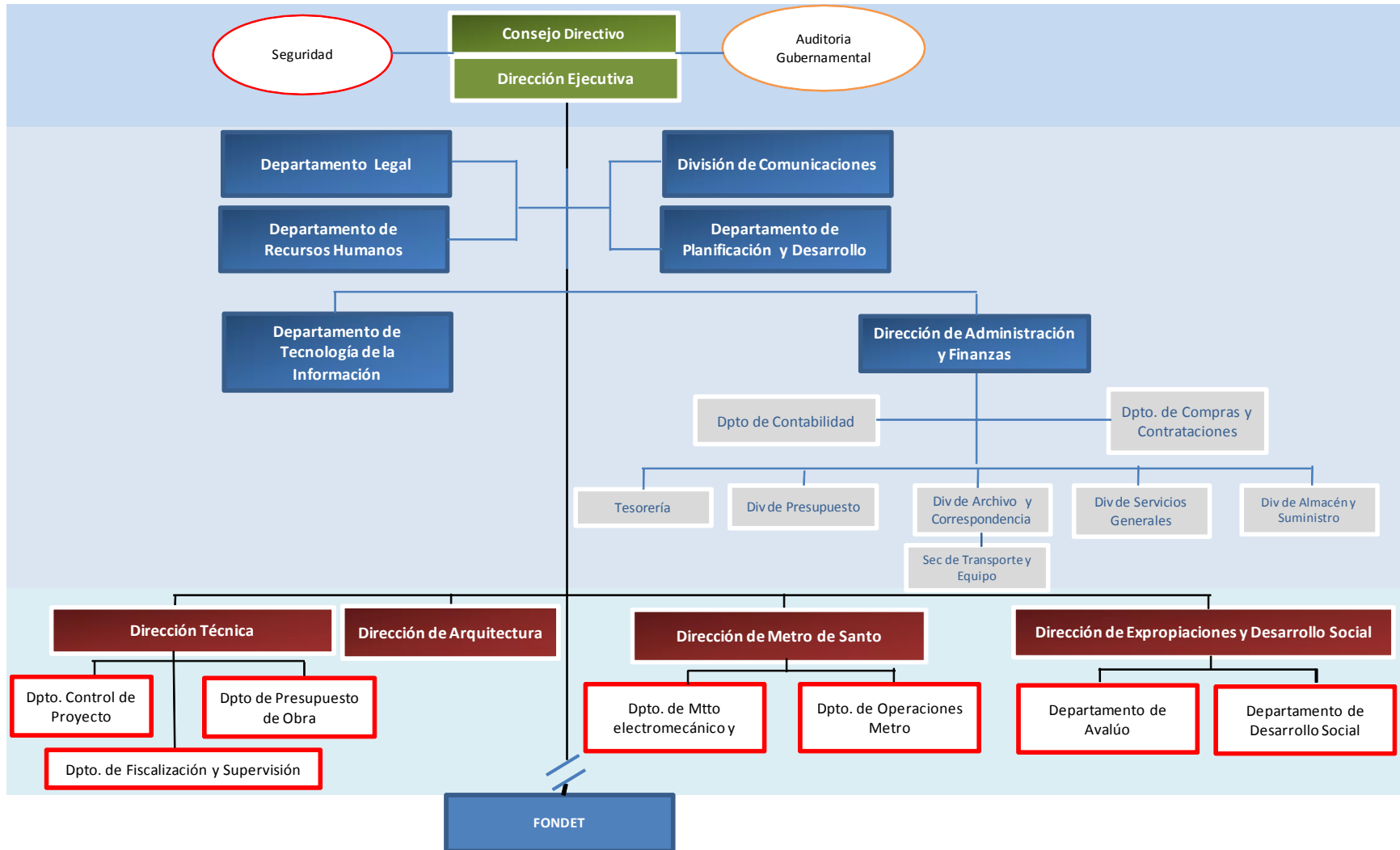
#### **VISIÓN**

La visión de la OPRET es ser el sistema ferroviario a nivel nacional, modelo de referencia por su calidad, seguridad, confiabilidad, eficiencia y responsabilidad con la preservación del medio ambiente.



## Principales Funcionarios De La Institución

<b>Cargo</b>	<b>Funcionario</b>
Dirección Ejecutiva	Ing. Diandino Peña
Departamento Legal	Dr. Pedro Luis Pichardo Muñiz
Departamento de Comunicaciones	Ing. Ramón Leonel Carrasco Domínguez
Dirección Administrativa y Financiera	Lic. José Manuel Hernández Reyes
Departamento de Recursos Humanos	Lic. Johanny Susaña Cáceres
Departamento de Planificación y Desarrollo	Lic. Elizabeth Namis M.
Departamento de Tecnología de la Información	Lic. Yamil Antonio García Massih
Departamento de Contabilidad	Lic. Carlos Eugenio Vargas
Departamento de Compras y Contrataciones	Lic. Melissa Martínez Mercado
Dirección Técnica	Ing. Vladimir Reyes
Departamento de Presupuesto de Obras	Lic. Guillermo Pérez
Departamento de Control Técnico de Obras	Lic. Juan Alejandro Tapia López
Departamento de Fiscalización y Supervisión de Obras	Lic. Freddy Elpidio Medina
Dirección de Arquitectura	Arq. Rafael Ramón Rodríguez Martínez
Dirección de Operaciones del Metro de Santo Domingo	Ing. Manuel Vázquez
Departamento de Operaciones	Ing. Ariel Rodríguez
Departamento de Avalúo	Ing. José Antonio Pérez Santana
Departamento de Mantenimiento Electro mecánica	Ing. John Michael Martí
Dirección de Expropiación y Desarrollo Social	Ing. Ramón Leonel Carrasco Domínguez
Departamento de Desarrollo Social	Bernardo Omar Sánchez Zotelo
División de presupuesto	José Alfredo Pardo
División de Tesorería	Branny Urbaez
División de servicios Generales	Víctor Manuel Piña
División de Archivo y correspondencia	María Altagracia Beltré Núñez
División de Almacén y Suministro	Ronald Miguel Mercado M.
Sección de Transportación y Equipo	Reinaldo Antonio Espinal



## **IV. RESULTADO DE LA GESTIÓN**

### **a) Metas Institucionales /Objetivos Estratégicos.**

1. Incrementar la cobertura de accesibilidad al transporte ferroviario en el área metropolitana.
2. Transportar el mayor número de usuarios con calidad, manteniendo alta disponibilidad de las instalaciones, gestionando con eficiencia el personal y optimizando el uso de los equipos.
3. Crear un modelo de gestión organizacional, para potencializar las capacidades institucionales, que permitan seguir desarrollando un sistema ferroviario nacional apegado al marco legal, para alcanzar la visión institucional.

## 1. Perspectiva Estratégica

<b>Visión</b>  <b>END 2030</b>	<b>Eje</b>  <b>Estratégico</b>	<b>Objetivos</b>  <b>Generales</b>	<b>Objetivos</b>  <b>Específicos</b>	<b>Misión Y Visión</b>  <b>de la OPRET</b>
<p>República dominicana es un país próspero, donde se vive con dignidad, seguridad y paz, con igualdad de oportunidades, en un marco de democracia participativa, ciudadanía responsable e inserción competitiva en la economía global, y que aprovecha sus recursos para desarrollarse de forma innovadora y sostenible.</p>	<p>Una economía articulada, innovadora y ambientalmente sostenible, con una estructura productiva que genera crecimiento alto y sostenido con empleo decente, y se inserta de forma competitiva en la economía global.</p>	<p>Objetivo General Ambiente favorable a la competitividad y a la innovación.</p>	<p>Objetivo Especifico Expandir la cobertura y mejorar la calidad y competitividad de la infraestructura y servicio de transporte.</p>	<p><b>MISION</b></p> <p>Satisfacer la movilidad de personas y bienes, a través del desarrollo y administración de un sistema ferroviario masivo.</p>
		<p>Objetivo General: Estructura productiva articulada e integrada competitivamente a la economía global.</p>		<p><b>VISION</b></p> <p>Ser un sistema ferroviario a nivel nacional, modelo de referencia por su calidad, seguridad, confiabilidad, eficiencia y responsabilidad con la preservación del medio ambiente.</p>

**i. Metas presidenciales.**

Dentro del Programa de Gobierno de Danilo Medina para el periodo 2012-2016) la meta es: **2.11 Transporte seguro y competitivo.**

**ii. Índice de Uso de las TIC e Implementación Gobierno Electrónico.**

En este sentido la OPRET fue evaluada por la por Oficina Presidencial de Tecnología de la Información y Comunicación (OPTIC); durante el 2015 obteniendo la posición No.59 en el ranking general de instituciones y una puntuación de 49.27 %, cabe destacar que durante el 2016 hemos realizado los esfuerzos necesarios para mejorar dichas puntuaciones haciendo mejoras en nuestros portales institucionales tanto de e gobierno como de transparencia. Hemos sido certificados con la **Nortic A2 2013**, incluimos en nuestro portal a la plataforma de datos abiertos y gobierno electrónico, entre otras mejoras que serán reflejadas en la evaluación correspondiente al 2016

**2. Perspectiva Operativa:**

**i) Índice de Transparencia;**

De acuerdo a la evaluación realizada por la Dirección General de Ética e Integridad Gubernamental (DIGEIG) la puntuación obtenida es de 74.26% para el 2015. Durante el 2016 hemos realizado los esfuerzos

necesarios para mejorar dichas puntuaciones haciendo mejoras en nuestros portales institucionales tanto de e gobierno como de transparencia.

### **ii) Plan Anual de Compras y Contrataciones (PACC);**

El Plan de Compras del año 2016, fue elaborado siguiendo los lineamientos establecidos por la Dirección General de Contrataciones Públicas y cargado al portal correspondiente.

### **iii) La Comisión De Veedores**

Designada por la Presidencia de la República, está integrada por:

- 1 Ing. Parménides Vidal (Representante Iglesia Evangélica).
- 2 Edison Santos ( Representante Iglesia Católica)
- 3 Persio Maldonado (Director del Nuevo Diario)
- 4 Príamo Rodríguez (Director de UTESA)
- 5 Aida Consuelo Hernández (Educatora)
- 6 Arturo Pérez Gaviño (Dir. Ejec. Asoc. Dom. de Rehabilitación).
- 7 Jaime Moreno (Empresario).

### **iv. Auditorias y Declaraciones Juradas**

Como en todas las instituciones públicas, y de acuerdo a lo dispuesto por la Ley No. 10-07, que instituye el Sistema Nacional de Control Interno; Ley de



Contabilidad No. 3894 del 1954 (Modificado por la Ley No. 54 del 13 de noviembre de 1970); Decreto No. 491-07, que aprueba el reglamento de aplicación de la ley No. 10-07; el Decreto No. 121-01 del 23 de enero del 2001 y la Ley 10-04 del 20 de enero del 2004, en la Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET), funciona una unidad de auditoría interna de la Contraloría General de la República.

El responsable de este órgano de la Contraloría General de la República, en la OPRET, es el Lic. Orlando Melo Beltre, quien tiene a su cargo velar por el cumplimiento de los controles internos establecidos por el Estado Dominicano a través de normas, leyes y decretos.

#### **v. Declaraciones Juradas.**

Las Declaraciones Juradas de los funcionarios obligados a presentar declaración jurada realizaron su presentación ante el organismo correspondiente, (Cámara de Cuentas de la República).

## **V. GESTIÓN INTERNA**

### **Dirección De Operaciones Del Metro De Santo Domingo**

Es la encargada de administrar la operación y el mantenimiento del Metro de Santo Domingo. Está dirigida por el **Ing. Manual Vásquez.**

Sin lugar a dudas el 2016 fue un año significativo para el Departamento de Operaciones. Dentro de los logros alcanzados en este año, destacamos los siguientes:

### **Calidad En El Servicio**

Para medir la calidad del servicio ofertado le damos seguimiento a una serie de indicadores que nos muestran la efectividad de nuestros procesos.

### **Puntualidad**

La puntualidad es el cumplimiento de la programación de los tiempos de recorrido de los trenes de una cabecera a otra. Con este dato podemos ver qué desviación tienen los trenes en tiempos e intervalos al llegar a la cabecera de destino. Para este año, tuvimos una puntualidad de 95% en Línea 1 y 97% en Línea 2.

### **Regularidad**

La regularidad del servicio expresa el cumplimiento en la frecuencia de circulación de trenes. En el año 2016, el 99% de los usuarios en hora punta de la mañana y el 99.12% de los usuarios de la hora punta de la tarde se benefició de una regularidad que no excedía más de dos minutos al intervalo ofertado. Esto quiere decir que, respecto al año 2015, el 57.2% de la demanda diaria aprovechó el aumento de un punto porcentual en la regularidad de trenes.

### **Densidad**

Otro importante indicador es la densidad de usuarios. Este hace referencia a la ocupación promedio de usuarios en los trenes en las horas más cargadas del

día. En el año 2016, y a pesar de haber incrementado la ocupación por metro cuadrado de los trenes respecto al 2015, un importante 98.5% de los usuarios de la hora más cargada en la tarde se benefició con una densidad menor a 6 usuarios/m<sup>2</sup>. Así mismo, el 80.78% de los usuarios de la hora punta de la mañana ha viajado en los trenes con una densidad inferior a 7 U/m<sup>2</sup>.

### **Peaje De Usuarios**

En el año 2016, en la red del Metro de Santo Domingo se transportaron 74.8 millones de usuarios, esto significa un aumento de 12.5% respecto al año anterior. De éstos, el 62.05% hace uso de Línea 1 y el restante 37.95% en Línea 2.

A pesar de promediar una demanda diaria de 239,178 usuarios en días laborables, el 02 de noviembre del 2016 se registró el mayor pico en la cantidad de usuarios transportados: 277,932.

Las estaciones con mayor afluencia de usuarios son: Mamá Tingó con más del 17% del peaje de Línea 1 y María Montés que mueve el 30% de los usuarios de Línea 2.

A partir de Abril 2013 se pone en funcionamiento la línea 2 del Metro de Santo Domingo que recorre Santo Domingo en dirección oeste - este desde el km 9 de la Autopista Duarte hasta el Puente Francisco del Rosario Sánchez (Puente de la 17). Esta línea, en su extensión de 12.5 km, tiene 14 estaciones en intersecciones claves que agilizan la movilidad de los ciudadanos.

Con la puesta en funcionamiento de Línea 2 el peaje mensual incrementó de 2,590,304.00 en Abril 2012 a 4,901,756.00 usuarios en Abril 2013, representando

esto un aumento de un 89.23%. En estos últimos 4 años el Metro de Santo Domingo ha movilitado 281, 973,825.00 usuarios.

<b>PEAJE CONSOLIDADO METRO DE SANTO DOMINGO</b>					
<b>Mes</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>Enero</b>	2,215,365	2,401,861	4,657,276	4,422,549	4,936,017
<b>Febrero</b>	2,737,875	2,595,224	5,013,423	5,343,779	6,245,976
<b>Marzo</b>	3,018,703	2,729,283	5,610,876	6,007,840	6,349,429
<b>Abril</b>	2,590,304	4,901,756	4,946,482	5,238,629	6,408,150
<b>Mayo</b>	2,730,787	4,489,405	5,186,767	5,499,196	5,886,963
<b>Junio</b>	2,426,732	4,161,698	4,614,457	5,348,289	6,189,282
<b>Julio</b>	2,390,872	4,441,673	4,919,118	5,504,599	5,987,890
<b>Agosto</b>	2,309,324	4,576,843	4,752,130	5,261,777	5,967,092
<b>Septiembre</b>	2,656,601	4,769,687	5,506,949	5,936,036	6,601,361
<b>Octubre</b>	2,826,376	5,310,039	5,993,330	6,333,030	6,405,143
<b>Noviembre</b>	2,696,475	5,078,067	5,210,181	5,841,966	6,915,873
<b>Diciembre</b>	2,354,891	4,429,932	4,820,473	5,498,402	5,773,322
<b>Total</b>	<b>30,954,305</b>	<b>49,885,468</b>	<b>61,231,462</b>	<b>66,236,092</b>	<b>73,666,498</b>
<b>TOTAL TRANSPORTADOS:</b>					
<b>281,973,825</b>					

### **Planes De Viajes Múltiples**

El Departamento de Operaciones se ha propuesto para el año 2016 optimizar los recursos que son necesarios para la operación de sus líneas mejorando el uso de los productos de viaje ofertados a sus usuarios, especialmente, los viajes múltiples.

Para tal fin, se implementaron dos estrategias. En primer lugar, se identificó una ventanilla preferencial para aquellos usuarios que recarguen alguno de los planes de viajes múltiples ya sea multi 10 ó multi 20. Esta iniciativa fue implementada en: Centro de los Héroes, Amín Abel, Juan Bosch, Los Taínos,

Peña Gómez y Mamá Tingó en Línea 1 y María Montés, Pedro Mir y Eduardo Brito en Línea 2, que corresponden a las estaciones de mayor flujo de la Red.

En según lugar, y como parte complementaria de las campañas de información al usuario, se seleccionó un grupo de Atención Al Usuario (ATU) para explicarle a las personas detalladamente los beneficios de nuestros planes de viaje así como de las tarjetas de PVC. Con ambas estrategias en el 2016 se ha logrado incrementar el uso de viajes múltiples desde un 15.98% a más de un 21% del peaje.

### **Plan De Eficiencia Energética**

Durante el 2016, se continuó con el desarrollo del Plan de Eficiencia Energética. Este es gestionado por un Comité integrado por personal de los Departamentos de Electromecánica y Operaciones, los cuales le dan seguimiento a las distintas acciones consensuadas en las reuniones mensuales.

En la actualidad se ejecutan 10 acciones de trabajo orientadas a optimizar el consumo energético dentro de la red ferroviaria MSD. Estas acciones están englobadas dentro de dos grandes programas, actualmente en ejecución:

- Programa Apagado/Encendido de Instalaciones Electromecánicas e Iluminación en Deposito, TIM y Estaciones.
- Control y Unificación del setting en los equipos de Aire Acondicionado y Ventiladores en todas las instalaciones de MSD.

La ejecución de estos programas ha logrado reducir en un 2% el gasto energético de la Red, traduciéndose esto en un ahorro de más de 800,000 kWh.

## **Recorrido Presidencial Y Pruebas En Línea 2b**

Con motivo a una visita presidencial y recorridos de cortesía durante el mes de Mayo, se realizaron exitosamente una serie de pruebas pre-operativas. Estas pruebas abarcaban ensayos para confirmar el correcto funcionamiento de la catenaria, vía y galibo del tren, pruebas de carga estática del puente así como pruebas dinámicas para que los conductores se familiaricen con el perfil de vía.

Todas estas actividades pudieron desarrollarse sin que se registraran accidentes y dentro del plazo establecido. El recorrido presidencial y los recorridos de cortesía fueron celebrados del 03 al 13 de Mayo del 2016 entre las estaciones E-20 y E-24, iniciando a las 10:00h y finalizando a las 16:00h. Este recorrido se realizaría en 10 minutos con tiempo de parada de tres minutos en las estaciones E-20 y E-24 para un total de recorrido en una dirección de trece minutos. Durante toda esta actividad entre Eduardo Brito (E20) y Juan De Los Santos (E24) se transportaron 35,015 usuarios.

## **Campañas De Información Al Usuario**

En el 2016, los departamentos de Operaciones y Comunicaciones diseñaron en conjunto una campaña de información al usuario en el uso del servicio. Para ello, se crearon 6 videos sobre aspectos orientativos referentes al uso de las instalaciones, información sobre nuestros productos y normas de usuarios, estos fueron:

- Video “Respete la Línea Amarilla”

- Videos “Ahorro con Planes de viaje multi 10” y “Ahorro con Planes viaje multi 20”
- Video “Pantalla de Recarga MBT”
- Video “Ceder el asiento”
- Video “Sujetar correctamente los asideros del tren”
- Video “Recarga para varios viajes así evita filas”

Estos videos están siendo constantemente difundidos en cada uno de los trenes en ambas líneas.

## **Departamento de Electromecánicas**

En este apartado, se muestra el cálculo del MTTR (Mean Time To Repair – Tiempo Medio de Reparación) y MTBF (Mean Time Between Failures – Tiempo Medio Entre Fallas) para los sistemas analizados.

MTBF es la media aritmética (promedio) del tiempo entre fallos de un sistema. El MTBF es típicamente parte de un modelo que asume que el sistema fallido se repara inmediatamente (el tiempo transcurrido es cero), como parte de un proceso de renovación. En cambio, el MTTF mide el tiempo medio entre fallo con la suposición de un modelo en que el sistema fallido no se repara.

El MTTR se calcula dividiendo el total del tiempo indisponible entre el número de fallos y el MTBF, dividiendo el tiempo de funcionamiento entre el número de fallos. En nuestro caso, el MTBF debe aplicar para todos los activos de Señalización, por lo que debemos multiplicar el tiempo total de funcionamiento por la cantidad total de activos del sistema antes de dividir por el número total de

fallos. A continuación, se presenta la tabla con los datos para el cálculo del MTTR del sistema general de Señalización para el año en cuestión.

2016	Cerrada	Propia	Propia Acum.	Ajena	T Respuesta total	Alto impacto	T Respuesta Alto Impacto	T Respuesta Medio Alto Impacto	Bajo impacto	T Respuesta Bajo Impacto	T Respuesta Medio Bajo Impacto	T Resolución EURODOM (Alto Impacto)	T Resolución Propia	T Resolución Acumulado	MTTR
ENERO	9	6	6	3	5.63	0	0	0.00	9	5.63	0.63	0	23.45	23.45	3.91
FEBRERO	15	8	14	6	10.13	0	0	0.00	15	10.13	0.68	0	15.73	39.18	1.97
MARZO	14	9	23	4	5.17	4	1.97	0.49	10	3.2	0.32	12.43	18.88	58.06	2.10
ABRIL	16	9	32	7	14.73	3	2.72	0.91	13	12.02	0.92	16.18	48.7	106.76	5.41
MAYO	19	11	43	8	12.28	3	1.72	0.57	16	10.57	0.66	4.23	44.68	151.44	4.06
JUNIO	16	6	49	9	9	1	0.03	0.03	15	8.97	0.60	0	1.8	153.24	0.30
JULIO	14	6	55	7	10.32	3	1.7	0.57	11	8.62	0.78	12.28	32.18	185.42	5.36
AGOSTO	27	18	73	9	15.32	4	2.97	0.74	23	12.35	0.54	18.1	91.8	277.22	5.10
SEPTIEMBRE	11	6	79	5	1467.07	0	0	0.00	11	1467.07	133.37	0	32.75	309.97	5.46
OCTUBRE	12	9	88	3	3.73	2	0	0.00	10	3.73	0.37	2.67	28.52	338.49	3.17
NOVIEMBRE	8	2	90	5	1.85	0	0	0.00	8	1.85	0.23	0	3.85	342.34	1.93

El tiempo que se muestra en la tabla resaltado en amarillo corresponde a horas. El tiempo de respuesta tan elevado se debe a la interrupción de tareas de mantenimiento por parte de las contratadas por falta de pago. El tiempo sin tareas Correctivas se extendió desde el 15 de Septiembre hasta el 16 de Agosto 2016.

Se presentan tanto el MTBF Total como el MTBF del horario de explotación. Se debe tener en cuenta que al momento de generación de este informe, la cantidad de activos en este sistema es de 1035 elementos.



La Disponibilidad Total Anual del sistema de Vías es de **99.957**.

VALOR CALCULADO		ene-2016	feb-2016	mar-2016	abr-2016	may-2016	jun-2016	jul-2016	ago-2016	sep-2016	oct-2016	nov-2016
Mensual	Total Vías	7	6	9	10	3	4	2	2	1	5	1
Acumulado	Total Vías	7	13	22	32	35	39	41	44	45	50	51
	MTBF Total 2016	77269.71	81424.00	56221.33	52344.00	180296.00	130860.00	270444.00	180296.00	523440.00	108177.60	523440.00
	MTRR 2016	6.94	17.42	11.63	92.24	7.90	182.64	19.77	8.85	229.10	45.93	17.67
	DISPONIBILIDAD total	99.991%	99.979%	99.979%	99.824%	99.996%	99.860%	99.993%	99.995%	99.956%	99.958%	99.997%
	<b>DISPONIBILIDAD TOTAL ANUAL</b>	<b>99.957%</b>										

La Disponibilidad Total Anual del sistema de Señalización es de **99.994%**.

VALOR CALCULADO		ene-2016	feb-2016	mar-2016	abr-2016	may-2016	jun-2016	jul-2016	ago-2016	sep-2016	oct-2016	nov-2016
Mensual	Total Catenaria	1	2	1	2	1	3	1	1	2	1	0
Acumulado	Total Catenaria	1	3	4	6	7	10	11	12	14	15	15
	MTBF Total 2015	209808.00	94752.00	196272.00	101520.00	209808.00	67680.00	209808.00	209808.00	101520.00	209808.00	203040.00
	MTRR 2016	4.43	9.33	1.50	1.50	12.80	12.59	9.00	12.08	16.13	14.93	0.00
	DISPONIBILIDAD total	99.998%	99.990%	99.999%	99.999%	99.994%	99.981%	99.996%	99.994%	99.984%	99.993%	100.000%
	<b>DISPONIBILIDAD TOTAL ANUAL</b>	<b>99.994%</b>										

## Departamento de Comunicaciones

La División de Comunicaciones durante este año 2016, se concentró al fiel cumplimiento de su Plan Operativo Anual, aplicando normativas en establecer; dentro de la administración pública, la administración estatal planificada centrada al logro de objetivos en base a valores.

## **Manual De Identidad**

Basado en estos términos fue elaborado el Manual de Identidad Corporativa con la finalidad de construir una imagen acorde con los nuevos tiempos reivindicando las actividades que desarrollamos cotidianamente al servicio de los ciudadanos.

Este Manual de identidad sometido a la máxima autoridad de la institución aprobado en la que la sociedad entienda nuestro rol, buscando en el largo plazo la expansión de las vías ferroviarias en todo el territorio de la República Dominicana, como una solución viable y sustentable del transporte con esta tipificación.

## **Portal Web Institucional Opret.**

El portal web de transparencia, de la Oficina para el Reordenamiento del Transporte, pasó a partir de año 2016 a la categoría de excelente, debido a que 90% de las informaciones tanto operativas, como financieras están plasmadas con la versatilidad en la que cualquier ciudadano de la República Dominicana pueden entender a plenitud las informaciones suministradas y sobre todo entendible, cumpliendo así las orientaciones trazadas por la Dirección General de Ética e Integridad Gubernamental, **DIGEIG**. Y la Oficina de Tecnología de Información y Comunicación, **OPTIC**.

Orientamos nuestro portal Web al servicio de los ciudadanos, reorientando nuestra institución en la que población dominicana conozca nuestras actividades y, presentando una vocación de servicio en favor de todos los entes productivos y a la sociedad en general. Dando poder hacia fuera y practicando la transparencia como política estatal de servicio a quienes sustentan el presupuesto de la nación dominicana.

OPRET, se perfila dentro de las instituciones del Estado de la República, hacia la conquista y garantía de calidad expresada por nuestros usuarios.

### **Acuerdos Interinstitucionales**



La oficina para el Reordenamiento del Transporte, mantiene acuerdos con varias instituciones del Estado dominicano de manera solidaria, en lo concerniente a la reproducción de la publicidad de estas instituciones en las pantallas de los coches del Metro de Santo Domingo, donde diariamente son observadas por los 265,000 usuarios que utilizan nuestros servicios.

- 1.- Acuerdo institucional de difusión publicidad con la Vice-Presidencia de la República.
- 2.- Acuerdo institucional de difusión publicidad con la Defensa Civil Dominicana.
- 3.- Acuerdo institucional de difusión publicidad con la Oficina Presidencia Tecnología de la Información y Comunicación, OPTIC.

4.- Acuerdo institucional de difusión publicidad con el Ministerio de Salud Pública.

5.- Acuerdo institucional de difusión publicidad con la Dirección General de Ética e Integridad Gubernamental DIGEIG.

6.- Acuerdo institucional de difusión publicidad con el Ministerio de la Juventud.

### **Participación De La Opret En Eventos Nacionales E Internacionales**

Nuestra institución participó con su ponencia sobre Estudio de integración de las Rutas Alimentadoras del Metro de Santo Domingo, en fecha 31 de Marzo del 2016. Celebrado el 29 de Marzo al primero de abril el “Primer Congreso Internacional: Transporte, Tránsito y Movilidad”, con el objetivo de proponer soluciones que mejoren el tráfico en el Gran Santo Domingo, donde se originan a diario entaponamientos en sus principales vías.

Esta actividad, que reunirá a expertos en la materia de doce países, se inauguró el 29 de este mes en el hotel Sheraton, mientras los trabajos se efectuaron de 9:00 de la mañana a 6:00 de la tarde en el auditorio Manuel del Cabral de la Biblioteca Pedro Mir de la Universidad Autónoma de Santo Domingo (UASD).

Entre quienes participarán figuran el doctor José Holguín Veras, presidente del Comité Científico de los Congresos Panamericanos de Transporte y asesor del Departamento de Transporte de los Estados Unidos, y el ministro de Transportes y Telecomunicaciones de Chile, Andrés Gómez-Lobo Echeñique, entre otros profesionales internacionales.

Del país disertaron los ministros de Obras Públicas y Comunicaciones e Industria y Comercio, Gonzalo Castillo y José del Castillo Saviñón, así como el alcalde del Distrito Nacional, Roberto Salcedo, y el diputado Tobías Crespo.

También el presidente del Consejo Nacional de la Empresa Privada (CONEP), Rafael Blanco Canto, y el director de la Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET), Diandino Peña, entre otros.



**Norma Nordom 03:06-001 Transporte. Logística Y Servicios. Transporte Público De Pasajeros.**

A partir del mes de agosto del 2016, la Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET) ha participado como miembro del Comité Técnico CT 03:6 Transporte, el referido comité ha tenido a su cargo el estudio y discusión de la propuesta de norma NORDOM 03:06-001, para el transporte público de pasajeros, preparada por el Instituto Dominicano para la Calidad (INDOCAL).

Esta norma dominicana tiene por objeto: especificar los requisitos para definir, establecer objetivos y realizar mediciones de la calidad de servicio en el transporte público de pasajeros (TPP), y proporciona las directrices para la selección de los métodos de medición correspondientes. Así mismo, está destinada a ser utilizada por los prestadores de servicios de transporte público para la presentación y el seguimiento del servicio, pero también por las autoridades responsables de la puesta en marcha de servicios de TPP para preparar las convocatorias de los concursos. Durante las sesiones de trabajo se realizó la

revisión de la norma y sus anexos, quedando pendiente para el próximo año la revisión final por el comité; así como la aprobación y publicación de la norma por el INDOCAL. La norma NORDOM 03:06-001, será la primera norma de calidad para el transporte público terrestre de la República Dominicana.

### **Acto Inagural Semana De Francia 2016.**



Participación de la Oficina para el Reordenamiento del Transporte en lo referente al transporte ferroviario dominicano, donde se ha tomado a nuestra nación como un referente en cuanto a la construcción y operación de las vía ferroviaria dominicana, macando innovaciones y la alta eficiencia en la estructura de costo en la construcción de kilómetro de vía férrea construido en comparación con el resto del mundo.



### **Recorrido Por El Metro De Santo Domingo Del Embajador De Canadá, El Síndico De Santo Domingo Norte**

Tanto el embajador de Canadá, señor Steve Coté, así como también el síndico de la provincia Santo Domingo Norte, el señor René Polanco; presentaron interés de conocer las instalaciones del Metro de Santo Domingo, a modo de visualizar todas las estructuras a lo largo de las dos vías en funcionamiento del

Metro de Santo Domingo, su operación y la calidad del servicio brindado a los ciudadanos de la República Dominicana.

## **Departamento Seguridad**

Durante el año 2016 los esfuerzos para mantener los altos índices de seguridad en el sistema han continuado materializándose a través del desarrollo de la estructura del mismo Departamento, junto a la ejecución de actividades de planes y programas que garanticen las adecuadas condiciones de seguridad física tanto de empleados como de usuarios, además de la seguridad patrimonial.

Ha sido reestructurado el esquema de los servicios prestados por el Cuerpo Especializado para la Seguridad del Metro de Santo Domingo (CESMET), producto del incremento de la demanda de usuarios, que han requerido esfuerzos focalizados, fruto de la experiencia y la medición en seguridad de aquellas áreas más vulnerables. Los responsables de este equipo son:

- Ing. Ricardo Query, (Encargado de División Seguridad Física y Patrimonial).
- General de Brigada Daniel Martínez Lorenzo, ERD. (Director General del Cuerpo Especializado para la Seguridad del Metro de Santo Domingo, CESMET).

La gestión y ejecución de las acciones del Cuerpo Especializado para la Seguridad del Metro CESMET, creado mediante el Decreto No. 316-2007, de fecha 3 de julio del 2007, para la implementación de la seguridad física y patrimonial interna para el Metro de Santo Domingo, se focalizó en la vigilancia

de estaciones, trenes, patios y talleres y Puesto de Control Central (PCC), con un contingente de miembros dedicados a brindar un alto nivel seguridad para proteger a los usuarios y resguardar las instalaciones.

Por otra parte, además de las tareas regulares de vigilancia en el perímetro de las estaciones y demás instalaciones del Metro, El CESMET ha desarrollado las siguientes actividades a resaltar:

- Se realizan recorridos de inspecciones rutinarias en las líneas en operación, apoyándose en la Unidad canina de antiexplosivos, con el objetivo de minimizar riesgos y/o amenazas.
- Reforzamiento de los controles de revisión aleatoria a bultos y equipajes, a raíz del atentado del 27 de Octubre del año 2014, al tren en Línea 2.
- Entrenamiento continuo a todos los miembros del “CESMET”, en lo que respecta a seguridad, trato al usuario, técnicas de arresto, evaluación de perfil sospechoso, primeros auxilios, trato al usuario con discapacidad, simulacros de actuación, técnicas para evacuación de estaciones y desalojo de trenes, lo que permite que los miembros del “CESMET” estén capacitados para resolver cualquier situación que se presente en todas las instalaciones del sistema de transporte masivo Metro.
- Programa de charlas semanales de orientación sobre el uso y comportamiento de los usuarios en las instalaciones del Metro, a los estudiantes de las escuelas próximas a las instalaciones del Metro, con énfasis en las localidades cercanas a las nuevas estaciones de la Línea 2, en operación.
- Charlas de violencia de género, en coordinación con el Ministerio Público.



- Ingreso y entrenamiento de una cantidad considerable de Agentes para cumplir con todos los operativos resultantes del incremento de la demanda de usuarios.

## **Departamento Jurídico**

El departamento Jurídico es el que brinda el soporte legal a la institución y está dirigido por el Lic. Pedro Luis Pichardo Muñiz.

Durante el año 2016 este departamento elaboró 66 contratos, detallados como sigue: 25 correspondiente a Obras, 16 a Bienes y servicios ,18 a suministros y Reparaciones, 06 Redes Eléctricas, 01 Tuberías y drenaje.

Otra parte de su gestión es la de dar el soporte requerido para la realización de actividades tales como: cesiones de crédito, oposiciones, embargos, levantamientos y demandas, además del trabajo regular de resolver las consultas del resto de los departamentos de la OPRET. También se implementaron cambios en los procesos a fin de agilizarlos y facilitar el control.

## **Departamento De Recursos Humanos**

Este departamento tiene a su cargo la responsabilidad del reclutamiento y selección del personal, así como, llevar el control de registro de todas las eventualidades y novedades que presenten los empleados de la Institución, Velar por un clima organizacional adecuado para elevar la productividad de los empleados impactando directamente en el servicio que ofrecemos de manera eficiente y puntual. Actualmente es Dirigido por la Licda. Johanny Susaña.

## **Empleos**

Durante el 2016 se realizó selección y reclutamiento de Setenta y Seis (76) nuevos trabajadores. Además, se produjeron: 1 jubilación, 59 cancelaciones, 12 renunciaciones, 11 abandonos y 2 fallecimientos.

La OPRET cierra el año 2016 con una plantilla de 1,533 trabajadores fijos, de los cuales el 59.42 % son hombres y el 40.58 % son mujeres, cuya edad media llega a los 30 años, los cuales tienen una antigüedad media en la empresa de 4 años.

La construcción de la Línea 2 del Metro de Sto. Dgo. ha contribuido de manera significativa a generar empleos indirectos asociados por una parte a las fuentes de trabajo que representan las empresas constructoras, todas locales, y también, a la dinamización de la economía vinculada a las demandas de bienes y servicios conexos a la construcción. Como un valor agregado, al finalizar el proyecto, se tiene como resultado el desarrollo de las empresas locales de ingeniería y construcción, con el conocimiento de normativa técnica y administrativa de trabajo.

La cantidad de personas que trabajan en OPRET, directa e indirectamente, son decenas de miles, que en su mayoría son obreros no especializados, operadores de máquinas livianas y pesadas; carpinteros, albañiles, plomeros, electricistas, picapedreros, soldadores, herreros, pintores, choferes, terminadores, varilleros, etc.

En las ramas profesionales especializadas tenemos ingenieros, arquitectos, sociólogos, periodistas, abogados, contables C.P.A y auditores, entre otros.

También tenemos especialistas en medio ambiente, Ingeniería de tránsito, Ingenieros de transporte, Ing. Hidráulicos, Ing. Geotécnicos, Ing. de túneles, Ing. Estructuralistas, Diseñadores, Ing. Industriales, Ing. Mecánicos, etc. Sobre la repercusión que ha tenido la obra en el sector de la construcción, ha sido de mucho valor, pues lo ha dinamizado en diferentes áreas, como son: Movimientos de tierras, en los cuales se han empleado equipos especializados en esta área, las cementeras, las concretaras y los parques de construcciones de elementos prefabricados. Estos factores multiplicadores de empleos, se han extendido hacia otras áreas fuera de la Línea del Metro: así como, el suministro de acero para estructuras y acero convencional para hormigón armado. Finalmente, el sector ferretero e importador.

Una de las actividades más importante coordinada por el Departamento de Recursos Humanos fue la implementación de la Evaluación de Desempeño, siguiendo para ello las normas requeridas por el Ministerio de Administración Pública (MAP). Se realizaron en el año 2016, setecientas Diez (710) evaluaciones de desempeño en la Dirección de Operaciones del Metro de Santo Domingo y setecientas noventa y nueve (799) en la Dirección Administrativa y Financiera. Se realizó un (1) concurso tipo interno de libre competición para las promociones a Conductor, Operador, Responsable de Línea y Despachador de Trenes.

Las evaluaciones de desempeño han tenido un resultado positivo dentro de los procesos organizacionales de la institución, sirviendo de soporte para la

promoción interna del personal, así como también, para incursionar en la Carrera Administrativa. Actualmente la OPRET cuenta con 45 trabajadores que son de Carrera Administrativa.

Otros proyectos que podemos resaltar es la implementación del sistema de información integrado y flexible SASP, el cual permite al Estado y a las altas instancias de la institución contar con la información consolidada y oportuna relacionadas con Administración de Personal.

### **Capacitación**

Nuestro centro de formación, el cual está diseñado para la instrucción y capacitación para nuestras posiciones técnicas, capacitó un total de 144 colaboradores realizando cursos de Conductor de Trenes (19),

Atención al Usuario (20), Resolución de Averías de Trenes (77) y Maniobra de Motores de Agua (28) durante el 2016.

Otros proyectos realizados con la finalidad de mejorar la gestión son el taller de detección de necesidades de capacitación, el taller de manejo de conflictos y la conclusión de las charlas iniciadas en el 2015 a todo el personal con vista a aumentar los niveles de ética de nuestros servidores.

### **Departamento De Planificación Y Desarrollo**

Este departamento es el encargado de asesorar a la Dirección Ejecutiva en todo lo referente a la estructura de la organización y planeación estratégica a definir. Actualmente está a cargo de la Lic. Elizabeth Namis Mejía.

Durante el año 2016 las actividades principales estuvieron orientadas al fortalecimiento institucional y desarrollo Organizacional de la OPRET, incluyendo temas como:

- Elaboración, Monitoreo y Evaluación de los Planes institucionales (Operativo, PACC etc.).
- Avance en más de un 85% en la elaboración del Manual de políticas, procesos y procedimientos.
- Avance en un 80% de Revisión y adecuación de la estructura organizacional y funcional de la OPRET.

Diseño de herramienta digital de monitoreo y evaluación

## **Dirección Administrativa Financiera**

La Dirección Administrativa y Financiera está dirigida por el Lic. José Manuel Hernández Reyes y, como su nombre lo indica, es la que da el soporte a todos los procesos administrativos y financieros de la institución.

Durante el 2016 los proyectos desarrollados por cada uno de los departamentos adscritos a esta Dirección fueron concebidos para incrementar la eficiencia de los procesos administrativos, entendida ésta como mayor control y menor tiempo de procesamiento.

### **iii. División de Presupuesto**

La Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET), le fue aprobado durante el año 2016, un presupuesto ascendente a Siete Mil Seiscientos

Setenta y Ocho Millones Ciento Cuatro Mil doscientos setenta y cuatro con 00/100 (RD\$7,678,104,274.00) ,donde se incluyó una partida de recursos externos por un monto de dos mil trescientos sesenta millones quinientos mil 00/100 (RD\$2,360,500,000) , los mismos no fueron recibidos , debido a que dicho financiamiento no fue aprobado por el Congreso Nacional ; siendo esto así nuestro presupuesto real ascendió a Cinco Mil Trescientos Diecisiete Millones Seiscientos Cuatro mil Doscientos Setenta y Cuatro 00/100 ( RD\$ 5,317,604,274) , más una partida de Trescientos Sesenta y tres Millones Quinientos Tres Mil Novecientos Setenta y Cinco 00/100 (RD\$363,503,975.00) por el presupuesto modificado, es decir un total de Cinco Mil Seiscientos Ochenta y un Millones Ciento Ocho Mil Doscientos Cuarenta y Nueve 00/100 (RDS5,681,108,249.00) de los cuales el 73 % fue dedicado a la partida de activos no financiero y un 17% a mantenimiento y operaciones, y un 10% correspondiente a sueldos.

<b>RECURSOS RECIBIDOS POR OBJETO DEL GASTO NOV.2015</b>	
Servicios Personales	598,678,771
Servicios no Personales	849,029,342
Materiales y Suministro	66,748,943
Infraestructura	4,143,719,645
Bienes muebles, inmuebles	22,931,548
<b>Total General</b>	<b>5,681,108,249</b>

**iv. Financiamiento**

El tiempo para la puesta en marcha de la Línea 2-B del metro, actualmente se ha postergado por las instalaciones electromecánicas, esto es debido a la aprobación pendiente al contrato de financiamiento en el Congreso Nacional.

Estos contratos son de montos:

€49, 891,628.28 EURODOM2

€33, 359,251.00 ALSTOM

A la fecha, ya con la aprobación de los préstamos, los cuales representan el 68% del monto total pendiente de ejecución presupuestal. La diferencia de, **USDMM38.7**, será aportada por el gobierno central con cargo al presupuesto de la nación.

**v. Recaudación:**

**Proveniente de Cobro de Tarifa del Transporte:**

El monto recaudado en la explotación de las líneas 1 y 2A del Metro de Santo Domingo al 31 de Octubre del 2016 fue de RD\$1,236,188,246.00 (Mil Doscientos Treinta y Seis Millones Ciento Ochenta y Ocho Mil Dos Cientos Cuarenta y Seis pesos con 00/100), recaudado en la Línea 1 un monto de RD\$742,977,020.00 y en la Línea 2A RD\$493,211,226.00. Estos valores proyectados al 31 de Diciembre del 2016 serían para las dos líneas un monto total de RD\$1,483,425,895.00 (Mil Cuatrocientos Ochenta y Tres Millones Cuatrocientos Veinte y Cinco Mil Ochocientos Noventa y Cinco Pesos con 00/100).

## Por Comercialización De Locales Comerciales y Espacios

La comercialización de los locales comerciales que están ubicados en las estaciones de las líneas 1 y 2A del Metro de Santo Domingo, la cual representa un servicio adicional a los usuarios del Metro, ya que pueden adquirir bienes y servicios en forma segura dentro de las instalaciones. La renta de estos locales comerciales y espacios representan ingresos adicionales para nuestra institución, al igual que la realización de actividades, eventos, grabaciones y sesiones fotográficas, uso de espacios publicitarios, etc.

En la actualidad existen 60 locales y espacios alquilados que están distribuidos en las diferentes estaciones de la línea 1, línea 2A y en el Transfer existente entre estas, estos alquileres facturaron en el período comprendido desde el 1ro de enero al 31 de octubre del presente año un monto de RD\$18,776,285.34 (Diez y Ocho Millones Setecientos Setenta y Seis Mil Doscientos Ochenta y Cinco Pesos con 34/100). Este valor proyectado al 31 de Diciembre del 2016 arrojaría un acumulado total de RD\$22,531,542.40 (Veinte y Dos Millones Quinientos Treinta y Un Mil Quinientos Cuarenta y Dos Pesos con 40/100).

### vi. Inversión Línea 2-B

Informe ----- Extensión de la red del metro de Santo Domingo Diciembre de 2016					
Componente	Ejecución física		Ejecución presupuestal		Avance físico
	Valor contratado (USD)	% pendiente ejecución	Valor pendiente (USD)	% pendiente	



Obra civil Línea 2B (Túnel minero)	167,723,982.54	6%	18,837,622.15	11%	Protección catódica, descarga eléctrica y continuidad, con 95% de ejecución física
					Construcción de sistema de deflexión de vientos, baranda de protección, con 90% de ejecución física
					Sistema de ventilación forzada, con 45% de ejecución física
Puente Ferroviario	111,555,728.86	3%	17,897,330.17	16%	Estructura y obras de estabilidad y circulación, con 100% de ejecución física
					Sistema de monitoreo, disipadores dinámicos y sistema de iluminación, con 70% de ejecución física
Afecciones	21,354,913.45	19%	1,988,369.52	9%	Se ha cubierto el 91% del costo del total de las afecciones
Obras electromecán icas	99,756,554.51	27%	76,288,963.40	76%	Se ha ejecutado el 27% de la obra electromecánica
<b>Total</b>	<b>400,391,179.36</b>	<b>75%</b>	<b>115,012,285.24</b>	<b>29%</b>	<b>Mientras la ejecución presupuestal alcanza el 71%, el avance físico del proyecto general representa el 80% del valor contratado</b>

El cuadro anterior indica que:

### **Obra Civil Línea 2b (Túnel Minero)**

Compuesta de las excavaciones, construcción de estaciones, accesos, instalaciones eléctricas y vías férreas, contratadas por un monto de **USD167,723,982.54** se ha realizado ejecución física en 94% y tiene valores presupuestales pendientes por ejecutar por un monto de **USD18,837,622.15**, que representa el 11% de los valores contratados.

De este conjunto de obras, las partidas más importantes pendientes de ejecutar físicamente son:

- d) Protección catódica, descarga eléctrica y continuidad, con 5% pendiente
- e) Construcción de sistema de deflexión de vientos, baranda de protección, con 10% pendiente
- f) Sistema de ventilación forzada, con 55% pendiente

### **Puente Ferroviario**

Este comunica el sistema ferroviario del Distrito Nacional con la infraestructura ferroviaria planteada para el Municipio de Santo Domingo Este, localizado en aguas arriba y paralelo al puente existente " Francisco del Rosario Sánchez", en coordenadas satelitales Latitud 18.507769444, Longitud -69.87853333.

El componente "Puente ferroviario" incluye todas la obra civiles inherentes, las cuales fueron contratadas por un monto de **USD111, 555,728.86** se ha realizado el 97% de su ejecución física y tiene valores presupuestales pendientes por ejecutar por un monto de **USD17, 897,330.17**, que representa el 16% de los valores contratados. Del conjunto de obras del puente, solo se destaca pendientes de ejecución física:

- b)** Sistema de monitoreo, disipadores dinámicos y sistema de iluminación, con 30% pendiente

### **Afecciones**

El componente "Afecciones" incluye todas las compensaciones económicas proporcionadas a los propietarios afectados por el trazado y

construcción de las instalaciones del metro, las cuales fueron tasadas por un monto conjunto de **USD21, 354,913.45** se ha realizado el pago del 91% y tiene valores presupuestales pendientes por ejecutar por un monto de **USD 1, 988,369.52**, que representa el 9% de los valores tasados y acordados con los propietarios.

### **Obras electromecánicas**

El componente “Obras electromecánicas”, lo que incluye el material rodante y las tecnologías eléctricas, electrónicas y de comunicación, así como ascensores y escaleras mecánicas, fue contratada por **USD99,756,554.51**, de la cual solo el 24% ha sido ejecutado física y presupuestalmente, quedando pendiente el monto de **USD76,288,963.40**, equivalentes al 76% del monto contratado, los sistema con avance son:

#### **Baja Tensión:**

La baja tensión se encuentra aproximadamente un 18%, y específicamente el alumbrado presenta un avance significativo de un 82%.

#### **Puesta a Tierra:**

La puesta a tierra presenta un avance de un 77%.

#### **Catenaria:**

La electrificación ferroviaria presenta un pequeño avance que está en el orden de un 17%.

### **Vías Férreas:**

Las vías férreas presentan un avance en el orden de un 90%.

### **Escaleras Eléctricas:**

Las escalera eléctricas, presentan un avance significativo de un 100%.

### **Sistemas sin ningún tipo de avance (0%):**

- l) Detección contra Incendios.
- m) Extintores.
- n) Climatización.
- o) Ventilación.
- p) Ascensores.
- q) Seguridad y Monitoreo.
- r) Señalización.
- s) Ticketing.
- t) Comunicaciones.
- u) Subestaciones Tracción.
- v) Centros de Transformación.

### **Actualización del Proyecto de la Línea 2B**

Durante la construcción de la Línea 2B del metro se produjeron atrasos financieros que impidieron cumplir con la ruta crítica de las ejecuciones electromecánicas. Las empresas contratadas para realizar esas instalaciones, cumpliendo con su agenda, enviaron al país al personal tensino y los equipos de

apoyo para realizar esos trabajos, los cuales debieron regresar a su país, sin haber podido cumplir con sus compromisos.

Esta situación, generó un reclamo de parte de esas empresas, por los montos que ellos entienden que le costó esos traslados, esos técnicos y el tiempo ocioso de los equipos. Reclamo, cuyo monto aún no ha sido negociado con la OPRET.

El monto total reclamado como “Costo de estadía de los consorcios tecnológicos” asciende a la suma de **USD6, 193,478.26**.

En adición, OPRET, les ordenó algunos trabajos adicionales, requeridos por el proyecto, los cuales fueron facturados por un monto de **USD3, 602,500.00**.

Lo anterior, hasta el resultado de la negociación con los consorcios, representa un aumento en la inversión general de la Línea 2B de **USD9, 795,978.26**, que representa el 2.4% del valor general contratado y eleva ese valor general a la suma de **USD410,187, 157.61**

#### **vii. Departamento de Compras Y Contrataciones**

Durante el 2016 fueron colocados 225 órdenes de compra, Cuarenta y cuatro (44) Trámite de compras menores, Treinta y cuatro (34) Trámite de procesos por Excepción, Cuarenta y cuatro (44) Trámite de comparación de precios.

## **Licitaciones**

El comité de Licitaciones de la OPRET está presidido por el Ing. Juan Alejandro Tapia, en calidad de presidente de Licitaciones, e integrado por el Lic. José Manuel Hernández, Director Administrativo y Financiero, el Lic. Pedro Luis Pichardo, Director Legal, ing. Carrasco Director de Expropiación y desarrollo y por el Lic. Micky Gómez (técnico del área de Compras y Contrataciones).

Durante el año 2016 se realizaron 3 (tres) Licitación Publicas, una (1) Restringidas. Es importante señalar que estos procesos en su mayoría fueron celebrados en presencia de la comisión de veedores designada por la Presidencia de la Republica para tales fines.

## **Departamento De Tecnología De La Información**

Este departamento tiene por finalidad garantizar que los sistemas tecnológicos informáticos sean usados eficientemente en todas las instalaciones de la institución (sede administrativa, sede operativa, sede de la Dirección de Arquitectura), y proporcionar el apoyo y la asistencia en esta materia a los usuarios internos. Su titular es el Lic. Yamil Ant. García Massih.

Para el año 2016 el mayor énfasis de esta área estuvo en desarrollar nuevas aplicaciones, automatización de procesos internos y actualizar los sistemas existentes a fin de mejorar la disponibilidad de los sistemas y equipos.

**Relación de sistemas desarrollados, actualizados y adquiridos (período 2016)**

Nombre del Sistema	Descripción/Módulos	Versión	Área de implementación	Usuarios
Sistema de Control de Activos Fijos - <b>SICAF</b>	El Sistema de Control de Activos Fijos permite tener el control de todos los activos fijos de la Institución	2.0	Dpto. Activos Fijos	10
Portal Web Administrativo	Portal Web Administrativo del portal Web de la Oficina para el Reordenamiento del Transporte - OPRET	2.0	OPRET	Indefinido

Portal Web <b>OPRET.GOB.DO</b>	Portal Web de la Oficina para el Reordenamiento del Transporte – OPRET.  NORTIC A2:2016 (Norma para el desarrollo y gestión de los medios).  NORTIC A3:2014 (Publicación de datos abiertos del Gobierno Dominicano).	2.0	OPRET	Indefinido
Sub-Portal Web <b>TRANSPARENCIA</b>	Sub Portal Web de Transparencia de la Oficina para el Reordenamiento del Transporte – OPRET	2.0	Acceso a la Información	Indefinido
Portal Web Móvil <b>OPRET.GOB.DO</b>	Portal Web Móvil de la Oficina para el Reordenamiento del	2.0	OPRET	Indefinido



	Transporte - OPRET			
<u>AVACOMP:</u> Módulo Cuentas por Pagar	Adecuaciones	2.0	Cuentas por Pagar	4
<u>AVACOMP:</u> Módulo Facturación	Adecuaciones	2.0	Contabilidad	4
<u>AVACOMP:</u> Cuentas por Cobrar	Adecuaciones	2.0	Tesorería	3
<u>AVACOMP:</u> Control Bancario	Adecuaciones	2.0	Contabilidad	5
<u>AVACOMP:</u> Módulo RR.HH.	Adecuaciones	2.0	RR.HH.	3
<u>AVACOMP:</u> Módulo Nóminas	Adecuaciones	2.0	RR.HH.	8
<u>AVACOMP:</u> Módulo Inventario	Adecuaciones	2.0	Almacén	11
<u>AVACOMP:</u> Módulo Activos Fijos	Integración al sistema de Contabilidad	1.0	Contabilidad	10

<p>Control de Asistencia - <b>CONASIS-</b></p>	<p>Aplicación para el manejo y control de las asistencias del personal</p>	<p>1.0</p>	<p>RR.HH.</p>	<p>12</p>
<p><b>SASP</b>  (del Ministerio de Administración Pública)</p>	<p>Implementación del Sistema de Administración de Servidores Públicos (SASP). Este trabajo realizado, implicó reemplazar nuestros sistemas internos de Recursos Humanos y Nóminas.</p> <p>El pago de nuestras nóminas a través del SASP fue iniciado en octubre 2016</p>		<p>RR.HH.</p>	<p>12</p>

## **Dirección Técnica**

La Dirección Técnica, dirigida por el Ing. Juan Alejandro Tapia, es la encargada de Ejecución de obras en la construcción del proyecto Metro de Santo Domingo y sus obras colaterales.

El tramo de la línea en construcción se compone de dos grandes obras: un puente ferroviario y un túnel minero, de las cuales, a continuación exponemos su avance físico a la fecha de este informe:

### **El puente ferroviario.**

Esta obra se encuentra ejecutada en un 97% quedando pendiente por ejecutar algunas partidas que han sido afectadas por el flujo de recursos como son:

- a) Junta de dilatación.
- b) Fino del tablero.
- c) Fijación de definitiva de las barandas de protección.
- d) Deflectores de viento se encuentra en 40% la instalación.
- e) Verja perimetral de cierre.

Este proyecto desde sus inicios, fue sometido a diversos estudios los cuales son ineludibles para este tipo de proyecto; dentro de estos estudios, citamos;

- a. Estudio Sísmico de Sitio Específico.

- b. Estudio de Túnel de Viento o Galería de Vientos.
- c. Estudio de Robustez de la Estructura
- d. Estudio de la Estabilidad del Tren ante las acciones del Viento
- e. Estudio Dinámico de la interacción Suelo-Estructura.
- f. Estudio de Confort del Tren sobre El Puente.

En ese sentido, destacamos, que los resultados obtenidos en "El Estudio Sísmico de Sitio Especifico", por condiciones propias del emplazamiento del proyecto, genero diseño de elementos de apoyos especiales-diferentes a los contemplados inicialmente; como también un aumento en la demanda de energía de la estructura, lo cual generó un aumento del acero de refuerzo en los elementos pilones principales del puente.

Los resultados de los estudios "Galería de Viento y Estabilidad de la Estructura ante las acciones del Viento"; nos planteó la necesidad de realizar cambios en la Sección Transversal del Tablero del Puente; así como la implementación de una serie de elementos para garantizar la estabilidad del puente ante acciones de vientos huracanados

En relación a los resultados del estudio "Interacción Suelo-Estructura. Estos generaron cambios en la Geometría de los Pilones, así como una modificación completa del Tramo de Acceso del Puente.

El Estudio de Confort del Tren sobre El Puente; nos planteó la necesidad de colocar un Sistema de Amortiguadores de Energía en los tirantes del puente.

De los resultados de los estudios, antes señalados; evidenciamos las razones por las fueron generándose variaciones por concepto de Ordenes de Cambio por el orden de, así como Variaciones de Cantidades y una Variación mínima de precios lo cual nos da un porcentaje total de 30.38% del valor de lo presupuestado inicialmente.

### **Túnel minero**

Tiene un escudo de Hormigón Armado de 50 cms de espesor promedio que define una sección abovedada cuyas dimensiones interiores terminadas son de 8.05 metros de ancho y 7.00 metros de alto. Estos trabajo se ejecutaron al 100% y los contratos se encuentran cerrados en un 95% y espera de liquidación.

- a. Excavación de túnel (100% ejecutado)
- b. Encofrado de túnel (100% ejecutado)
- c. Drenaje principal (100% ejecutado)
- d. Contraplaca de H.A (100% ejecutado)

**Las obras civiles de las estaciones,** se encuentran en un avance de un 98% de las cuatro estaciones. Pendiente por ejecutar algunos retoque de pintura y de mas. Los trabajo de terminación de las estaciones están en 90% los cuales estan atrasado por falta de recursos. Se ha avanzado en los trabajo de:

- a) Las fachada de las estaciones
- b) Colocación de pisos.
- c) Cuartos técnicos.
- d) Baja tensión e iluminación.

- e) Revestimiento de vitrex.
- f) Barandas y muebles.
- g) Escaleras mecánicas y ascensores.
- h) Sistema de ventilación forzada.
- i) Sistema de climatización.

## **Dirección De Arquitectura**

Es la encargada del diseño arquitectónico y la selección de los materiales de acabados de los proyectos de construcción de la OPRET. Está dirigida por el Arquitecto Rafael Ramón Rodríguez Martínez.

Durante el año 2016, la Dirección de Arquitectura de la OPRET se dedicó a un proceso de revisión, mejora, supervisión y terminación de los diseños de todas las áreas que conforman la planta física del Metro de Santo Domingo, tanto para la Línea 1 (L1), Línea 2 (L2) y Línea 2B (L2B).

Entre las acciones emprendidas en el año 2016 se encuentran:

-Diseño de entornos para casetas de L2B logrando soluciones para cada situación priorizando la accesibilidad y la circulación del peatón en la ciudad.

-Diseño de parque en el entorno de la estación E-24 de L2B, creando un espacio de interacción entre la operación del metro y la ciudad.

-Estandarización y modulación de terminaciones para L2B (Vitrex, Malla, Barandas, Pisos y Plafones, etc.), agotando un proceso de evaluación, rediseño, instalación y contabilización de las terminaciones de cada estación.

-Diseño de las canalizaciones para el recorrido vertical y horizontal de cables y tuberías, buscando optimizar el funcionamiento de las instalaciones y sistemas de las estaciones de L2B.

-Se completó, para su posterior aplicación, el proyecto de Amaestramiento y Codificación de Llaves para L1, L2 y L2B, con el cual se busca optimizar las operaciones del metro, enfocado en la seguridad y la sistematización de procesos. En esta estandarización se han trabajado todos los elementos necesarios para su funcionamiento.

-Se completó, para posterior aplicación, el proyecto de Señalética (Información y Obligación, Precaución y Restricción, Emergencia) para las estaciones de L1, L2, y L2B, así como el Edificio de Talleres y Cocheras, Edificio de Control (PCC) y Edificio Auxiliar II.

-Se revisó, evaluó e implementó el Proyecto de Estandarización de Puertas para L2B.

-Se diseñó e implementó el proyecto piloto de publicidad en la estación Juan Pablo Duarte (E-7 L1 / E-14 L2) y en Galería Peatonal de Conexión L1-L2.

-Se elaboró el proyecto para Iluminación de los entornos de las casetas en L1.

-Se proyectó la implementación de máquinas automatizadas con el propósito de agilizar la validación y compra de boletos en L1, L2 y L2B.

-Se diseñó el proyecto para el Edificio de Archivos de la OPRET.

-Se revisaron, corrigieron y ampliaron varios manuales e instructivos para la regulación de diferentes actividades en el sistema del Metro.

## **Dirección De Expropiación Y Desarrollo Social**

La Dirección de Expropiación y Desarrollo Social está dirigida por el Ing. Ramón Leonel Carrasco Domínguez y tiene a su cargo el proceso de evaluación de las afecciones que ocasionan las obras de construcción que realiza la OPRET, y de la comunicación con sus afectados.

Por motivo de los trabajos de construcción del puente ferroviario afectamos y desalojamos de manera definitiva cientos de familias del Lado Oeste, Sector Gualey, entre propietarios e inquilinos y comerciantes; donde fueron eliminadas 765 viviendas (incluyendo algunos locales comerciales), de las cuales 733 corresponden a afección permanente, debido a los trabajos de construcción del puente ferroviario.

Después de varias reuniones con las Juntas de Vecinos que fueron afectadas, esta Comisión de Comunicaciones y Evaluación de Afecciones, consciente de que los pobladores de estos sectores son vulnerables para evaluar estos grupos de afectados, se ha tomado en cuenta algunas variables socioeconómicas, como son, la imposibilidad de tasar y pagar justamente el valor de cada vivienda, la valoración inmobiliaria que se torna dificultosa para tasar, porque el valor humano y el valor monetario no son coincidentes. Además de que, en estos momentos el Estado Dominicano no está en capacidad de ofrecerle una vivienda digna construida a cada familia, en consecuencia, algunas familias de



estas, al estar compuesta por una madre y varios hijos, en algunos casos nietos, sin tener pareja, esta Oficina Para el Reordenamiento del Transporte (OPRET), ha tenido que conjugar estas dificultades. Estas familias han alegado la imposibilidad de movilizarse en estos momentos, puesto que en estas áreas es que desarrollan sus principales actividades: escuelas, trabajos, transportes y centros de salud; y como la política del gobierno es proteger las familias, como se consigna en nuestra constitución, donde señala el derecho que tienen los ciudadanos a vivir decentemente y la obligatoriedad que tiene el Estado de reconocer y proteger los derechos humanos.

Conscientes de lo antes mencionado, fuimos de opinión que se recomendará otorgar el valor especificado individualmente acordado con cada familia afectada, para que las mismas hicieran un auto-desalojo y se puedan reubicar libremente sin trauma y con consideración humana, dentro del ámbito del derecho y protección a la persona, como lo consigna la carta de los Derechos Humanos.

### **Estudio De Impacto Ambiental**

Para cumplir con los requerimientos establecidos en la ley 64-00 sobre el Medio Ambiente y los Recursos Naturales se ha procedido a la elaboración de un estudio de impacto ambiental del proyecto “Línea 2 Metro de Santo Domingo” y sus obras complementarias, previo al inicio de la construcción basándose en los términos de referencia código 3794; que para tales fines, ha emitido la Sub-Ministerio De Gestión Ambiental del Ministerio de Estado de Medio Ambiente Y Recursos Naturales. El resultado de esta evaluación es la base para el

otorgamiento por parte del Ministerios de Estado de Medio Ambiente y Recursos Naturales de una licencia ambiental, que indique si la propuesta del Plan Maestro y Desarrollo presentada es compatible con las características ambientales encontradas en cumplimiento de las disposiciones establecidas por la ley general sobre medio ambiente y recursos naturales y las normas ambientales vigentes.

### **Áreas De Trabajo**

Con la finalidad de establecer claramente el uso y significado de las áreas de estudio, interés e influencia, se presentan las definiciones de cada una de ellas, en la totalidad de la Línea 2. Iniciando en el Municipio de los Alcarrizos y terminando en el Municipio de San Isidro.

### **Área De Estudio**

La Línea 2 del Metro de Santo Domingo Etapa 2-B.

### **Área De Influencia Del Proyecto**

El área de influencia del proyecto corresponde a la zona de Gualey, área debajo del Puente Ferroviario y el tramo correspondiente ave. San Vicente de Paul esq. Ave. Venezuela hasta la Carretera Mella.

### **Adversidades**

Durante el desalojo se minimizaron varios problemas que se presentaron; como fueron grupos que habitaban debajo del puente existente, reclamaban a la OPRET que lo desalojaran. Algunas familias se mostraron inconforme con el trato de la comisión. Hubieron poco accidentes; solo un canasto que se derribó cuando una poderosa grúa lo alzaba para colocarlo en su lugar y este cae y destruye cinco

(5) viviendas y ocasiona herida levemente a una niña recién nacida, junto a su madre que se encontraba en el lugar, también recibió heridas leve, fue solucionado compensando a todo los afectados por el accidente presentado por la instalación del canasto.

Otro accidente presentado en la zona de la obra un fuego el cual destruyó totalmente 13 viviendas las cuales ya habían sido evaluadas y empadronadas por esta oficina y su comisión llegando a acuerdos posteriores con sus propietarios. Así como también, las aguas lluvia provocaron en algunos casos inundaciones, producto de los trabajos de expropiaciones; causando dificultad de paso entre otras cosas, derrumbes y, que luego fueron corregida. En cuanto a los plazos de las mudanzas y auto desalojos se presentaron inconvenientes; por los tiempos exigidos por la OPRET, pero fueron superado entre las partes involucradas. Fallo de relleno de basura en la parte este en la Rivera del Ozama, la cual trajo protesta de los moradores. Fue superado posteriormente. Con relleno de caliche sano, y desplazados la basura.

Otras de las adversidades fueron varias personas que tenían casas rentadas y no eran propietarios y exigían a brazos partidos que se compensaran con una vivienda. De acuerdo con nuestro empadronamiento había varias casas usadas como ventas o negocios comerciales tales como colmado, Ferretería, Bancas, Talleres. Todas estas fuentes de comercio y ventas fueron enfrentadas y evaluada como puntos comerciales. Es bueno señalar que nos encontramos con un barrio Ilegal y no tenemos quien es dueño de estos terrenos en particular. Hemos encontrado que ninguna casa posee una documentación legal de ocupación.

## **Oficina De Acceso A La Información (OAI)**

La rendición de cuentas, entendida como la obligación que tienen las instituciones públicas de dar explicaciones de los logros alcanzados en su gestión, tanto del manejo de las informaciones administrativas y financieras, como de sus decisiones y acciones, se enmarca dentro de un sistema de Libre Acceso a la Información Pública. Desde sus inicios, la Oficina de Acceso a la Información, en su misión de garantizar el cumplimiento de la Ley No. 200-04 General de Libre Acceso a la Información, ha seguido dentro de todo este período de tiempo, cumpliendo con el objetivo de brindar a los ciudadanos informaciones precisas, veraces y oportunas en respuesta a las solicitudes de información que ha recibido hasta la fecha actual, manteniendo diligente en línea el formulario de solicitud de información creado para tales fines, de tal manera que la ciudadanía pueda realizar sus peticiones desde cualquier acceso remoto.

De igual forma, conservando una herramienta constructiva desde la perspectiva ciudadana en torno a la transparencia, la rendición de cuentas y dando cumplimiento a lo establecido en la Ley No. 200-04, sobre libre acceso a la información y su Reglamento de Aplicación, Decreto No. 130-05, conserva la transparencia activa mediante la disponibilidad vigente y actualizada de las informaciones que ofrece la organización, por medio a su portal web [www.opret.gob.do](http://www.opret.gob.do), en la sección de transparencia gubernamental. Desde el período comprendido entre enero y octubre de este año 2016, la oficina ha recibido, tramitado y respondido dentro del plazo establecido por la ley un total de

treinta y dos (32) solicitudes de información, en torno al conocimiento de la vía ferroviaria dominicana, lo cual representa un 61% del total de solicitud recibida.

### **Comisión De Ética Pública De La Opret**

La Comisión de Ética tiene dentro de sus principales funciones orientar a los funcionarios de alto nivel a la suscripción de los Códigos de Pautas Éticas y promover el cumplimiento de los compromisos que asumen.

En este mismo sentido orienta a los que integran la institución a desempeñarse conforme principios de honestidad, rectitud, transparencia, imparcialidad y principalmente a la búsqueda del bien común.

La Comisión de Ética de la OPRET está integrada por:

<b>Miembro</b>	<b>Funcion</b>
Ing. Leonel Carrasco	Coordinador CEP
Lic. Judith Laureano	Secretaria
Lic. José Ml. Hernandez	Asesor en el area de Administración
Lic. Pedro Luis Pichardo	Asesor en el area Etica
Ing. Alejandro Tapia	Encargado Interino en el Area Etica
Lic. Carlos Eugenio Vargas	Encargado en el area de Administración
Lic. Elizabeth Namis	Enc. del area de Educación
Lic. Lelissa Martinez	Asesor en el ara de Educación
Arq. Sheila Medina	Enc. comunicación y Divulgación
Arq. Rafael Rodriguez	Miembro
Lic. Marilis Perez	Miembro
Lic. Johanny Susaña	Enc. Interina de Recursos Humanos

Esta comisión de Ética ejecutó el plan del 2016 según los lineamientos de la Dirección General de Ética e Integridad Gubernamental (DIGEIG), dentro de las cuales se pueden destacar:

- Sensibilización sobre valores a todo el personal de la Institución
- Conmemoración de fechas relacionadas a la Ética (Día Nacional de la Ética, Día Internacional Anticorrupción)
- Celebración del “**Día Internacional de la Corrupción**”, junto a una mayoría considerable de empleados y funcionarios de la institución. El cual se celebra en el calendario todos los 09 de diciembre de cada año.

Dicho evento se realizó el seis (8), del mes de diciembre y contó con la presencia del disertador especialista en ética pública **Lic. Rafael Alberto Basora**, perteneciente a la Dirección General de Ética e Integridad Gubernamental, DIGEIG.

El cuál es el Encargado del Departamento de Promoción de Ética de la institución. Dicho tema se fundamentó en el “**Conflictos de Intereses**”.

- En coordinación con el departamento de Recursos humanos se ha concluido la socialización y entrega del código de ética a todo el personal de la OPRET, haciendo énfasis en la importancia de los valores que hemos elegido como pilares institucionales.
- Se habilitó una sección permanente sobre la Comisión de Ética en el Portal Web; [www.opret.gob.do](http://www.opret.gob.do).
- Elaboración del plan del 2017

## VI. RECONOCIMIENTOS

### Puente Ferroviario Atirantado Más Largo Del Mundo



El Metro de Santo Domingo se apunta otros dos records dignos de destacar, además de ser el Metro construido en el menor tiempo por kilómetro con la máxima calidad y con el más bajo presupuesto en su primera línea, ahora tiene el record de tener el puente ferroviario **atirantado más largo del mundo, con 270 metros.**

## VII. PROYECCIONES AL PRÓXIMO AÑO

Durante el próximo año, OPRET, tiene el reto de poner en funcionamiento la Línea 2B, con lo cual agregará 3.6 km de vías a la red existente.

En el futuro, OPRET se enfrenta al reto de continuar la expansión de la red del metro, prolongando la línea hacia el este hasta la Av. Las Américas y hasta la Ciudad Juan Bosch. Así también, por el oeste, hasta Los Alcarrizos y,

dentro de la ciudad, la construcción de la Línea 2 y los empalmes norte sur que fueron concebidos en la red.

Tanto para la Línea 3, en el cruce con la Línea 1, como en los puntos de extensión de la Línea 2 hacia la Zona Colonial, Los Alcarizos y la Av. Las Américas, Se han construido los arranques iniciales, que facilitarán la construcción de los túneles mineros de esas extensiones, sin perturbación de la operación de las líneas existentes.

OPRET cuenta con los diseños, la planificación y el personal necesario y adecuado para realizar esos nuevos trabajos del metro, en el momento que sean requeridos.



## **VIII. ANEXOS**