



Informe Técnico

Condiciones de competencia en el mercado del transporte terrestre en la República Dominicana a tenor de la Sentencia núm. 00416-2016 emanada de la segunda sala del Tribunal Superior Administrativo

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	1
1. ANTECEDENTES Y CONTEXTO NORMATIVO	7
1.1. ANTECEDENTES	7
1.2. CONTEXTO NORMATIVO Y AGENTES INVOLUCRADOS EN EL MERCADO	8
1.3. DEFINICIÓN DE TRANSPORTE	14
2. CONTEXTO ECONÓMICO	15
2.1. CRECIMIENTO ECONÓMICO	15
2.2. ANÁLISIS SECTORIAL	16
2.3. GENERACIÓN DE EMPLEO	18
3. DESCRIPCIÓN DEL MERCADO	15
3.1. PARQUE VEHICULAR E INFRAESTRUCTURA	20
3.2. EL MERCADO DE TRANSPORTE DE CARGA	26
3.3. EL MERCADO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS	27
3.4. MERCADO TURÍSTICO DE PASAJERO	31
4. DETERMINACIÓN DEL MERCADO RELEVANTE	32
4.1. TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE	32
4.1.1. <i>Mercados relevantes</i>	33
4.1.2. <i>Análisis de sustituibilidad desde la demanda</i>	39
4.1.3. <i>Análisis de sustituibilidad desde la oferta</i>	39
4.2. TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS	40
4.2.1. <i>Mercado relevante</i>	41
4.2.2. <i>Análisis de sustituibilidad desde la demanda</i>	44
4.2.3. <i>Análisis de sustituibilidad desde la oferta</i>	45
4.2.4. <i>Análisis de concentración</i>	46
4.3. TRANSPORTE TURÍSTICO DE PASAJEROS	47
4.4. TRANSPORTE INTERURBANO	47
4.4.1. <i>Mercados relevantes</i>	48
4.4.2. <i>Análisis de sustituibilidad desde la demanda</i>	50
4.4.3. <i>Análisis de sustituibilidad desde la oferta</i>	50
5. BARRERAS DE ENTRADAS	51
6. ANÁLISIS DE LOS PRECIOS	54
6.1. TRANSPORTE DE CARGA	54
6.2. TRANSPORTE URBANO	56
6.3. TRANSPORTE INTERURBANO	59
6.4. ANÁLISIS DE CORRELACIÓN DE PRECIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y LOS COMBUSTIBLES	78
7. ANÁLISIS SOBRE AYUDAS ESTATALES AL MERCADO DE TRANSPORTE	80
8. ANÁLISIS DE LA DEMANDA	84
9. ANÁLISIS DE LAS CONDUCTAS IDENTIFICADAS	86
10. EVALUACIÓN Y ESTIMACIÓN DEL DAÑO	90
11. LIMITACIONES DEL ESTUDIO	93
12. PRINCIPALES HALLAZGOS DEL ESTUDIO	94

13. CONCLUSIONES	98
14. RECOMENDACIONES	102
REFERENCIAS	104
ANEXOS	106

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1. CRECIMIENTO DE LA ECONOMÍA MUNDIAL, LA REGIÓN DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE Y LA REPÚBLICA DOMINICANA, 2005 – 2016.	15
GRÁFICO 2. TASA DE CRECIMIENTO DE LOS SECTORES: AGROPECUARIO, INDUSTRIA, SERVICIOS, Y LA ACTIVIDAD TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO, PERÍODO 2005 – 2016.	18
GRÁFICO 3. CANTIDAD DE “OPERARIOS Y CONDUCTORES” OCUPADOS EN EL SECTOR TRANSPORTE POR AÑO, 2005 - 2016.	19
GRÁFICO 4. COMPOSICIÓN DEL PARQUE VEHICULAR DOMINICANO EN EL PERÍODO 2005 - 2016.	21
GRÁFICO 5. INFRAESTRUCTURA VIAL DE REPÚBLICA DOMINICANA (PRINCIPALES CARRETERAS).....	22
GRÁFICO 6. COMPOSICION DE LAS RECAUDACIONES DE LOS PEAJES, AGOSTO 2016	24
GRÁFICO 7. EVOLUCION DE LA VARIACION RELATIVA MENSUAL DE LOS PRECIOS DEL TRANSPORTE DE CARGA, DIC-2013 – DIC-2016.....	55
GRÁFICO 8. EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS (RD\$) DEL TRANSPORTE URBANO DE CARROS PÚBLICOS POR TERRITORIO, 2011–ENE. 2017. ..	57
GRÁFICO 10. EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS (RD\$) DEL TRANSPORTE URBANO DE AUTOBUSES POR TERRITORIO, 2011–ENE. 2017.....	58
GRÁFICO 11. EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS (RD\$) DEL TRANSPORTE URBANO DE MOTOCONCHOS POR TERRITORIO, 2011–ENE. 2017. ..	59
GRÁFICO 12. PRECIOS (RD\$) DEL TRANSPORTE INTERURBANO DE AUTOBUSES SINDICALIZADAS Y NO SINDICALIZADAS, DESDE SANTO DOMINGO HACIA LAS RUTAS DE LA REGIÓN CIBAO NORTE, PERÍODO 2011 – ENERO 2017.	60
GRÁFICO 13. DIFERENCIA EN LOS PRECIOS DEL TRANSPORTE INTERURBANO DE AUTOBUSES SINDICALIZADAS CON LAS NO SINDICALIZADAS, EN LAS RUTAS SANTIAGO Y PUERTO PLATA, PERÍODO 2011 – ENERO 2017.	61
GRÁFICO 14. PRECIOS (RD\$) DEL TRANSPORTE INTERURBANO DE AUTOBUSES SINDICALIZADAS Y NO SINDICALIZADAS, DESDE SANTO DOMINGO HACIA LAS RUTAS DE LA REGIÓN CIBAO SUR, PERÍODO 2011 – ENERO 2017.	62
GRÁFICO 15. DIFERENCIA EN (RD\$) LOS PRECIOS DEL TRANSPORTE INTERURBANO DE AUTOBUSES SINDICALIZADAS RESPECTO A LAS NO SINDICALIZADAS, EN LA RUTA LA VEGA, PERÍODO 2011 – ENERO 2017.....	63
GRÁFICO 16. PRECIOS EN (RD\$) DEL TRANSPORTE INTERURBANO DE AUTOBUSES SINDICALIZADAS Y NO SINDICALIZADAS, DESDE SANTO DOMINGO HACIA LAS RUTAS DE LA REGIÓN CIBAO NORDESTE, PERÍODO 2011 – ENERO 2017.	64
GRÁFICO 17. DIFERENCIA EN (RD\$) DE LOS PRECIOS DEL TRANSPORTE INTERURBANO DE AUTOBUSES NO SINDICALIZADAS RESPECTO A LAS SINDICALIZADAS, EN LAS RUTAS: NAGUA, SALCEDO, SAMANÁ Y SAN FRANCISCO DE MACORÍS, PERÍODO 2011 – ENERO 2017.	65
GRÁFICO 18. PRECIOS EN (RD\$) DEL TRANSPORTE INTERURBANO DE AUTOBUSES SINDICALIZADAS Y NO SINDICALIZADAS, DESDE SANTO DOMINGO HACIA LAS RUTAS DE LA REGIÓN CIBAO NOROESTE, PERÍODO 2012 – ENERO 2017.	66
GRÁFICO 19. DIFERENCIA EN (RD\$) EN LOS PRECIOS DEL TRANSPORTE INTERURBANO DE AUTOBUSES NO SINDICALIZADAS RESPECTO A LAS SINDICALIZADAS, EN RUTA HACIA DAJABÓN, PERÍODO 2012 – ENERO 2017.	67
GRÁFICO 20. PRECIOS EN (RD\$) DEL TRANSPORTE INTERURBANO DE AUTOBUSES SINDICALIZADAS, DESDE SANTO DOMINGO HACIA LAS RUTAS DE LA REGIÓN VALDESIA, PROVINCIA SAN CRISTÓBAL, RUTAS: BAJOS DE HAINA, NIGUA, SAN CRISTÓBAL Y VILLA ALTAGRACIA, PERÍODO 2011 – ENERO 2017.	68
GRÁFICO 21 PRECIOS EN (RD\$) DEL TRANSPORTE INTERURBANO DE AUTOBUSES SINDICALIZADAS Y NO “SINDICALIZADOS”, DESDE SANTO DOMINGO HACIA LAS RUTAS DE LA REGIÓN VALDESIA, PERÍODO 2011 – ENERO 2017.	69
GRÁFICO 22 PRECIOS EN (RD\$) DEL TRANSPORTE INTERURBANO DE AUTOBUSES SINDICALIZADAS, DESDE SANTO DOMINGO HACIA LAS RUTAS DE LA REGIÓN YUMA, PERÍODO 2011 – ENERO 2017.....	70
GRÁFICO 23 PRECIOS EN (RD\$) DEL TRANSPORTE INTERURBANO DE AUTOBUSES SINDICALIZADAS, DESDE SANTO DOMINGO HACIA LAS RUTAS DE LA REGIÓN HIGUAMO, PERÍODO 2011 – ENERO 2017.	71
GRÁFICO 24 PRECIOS EN (RD\$) DEL TRANSPORTE INTERURBANO DE AUTOBUSES SINDICALIZADAS, DESDE SANTO DOMINGO HACIA LAS RUTAS DE LA REGIÓN EL VALLE, PERÍODO 2011 – ENERO 2017.....	72
GRÁFICO 25 PRECIOS EN (RD\$) DEL TRANSPORTE INTERURBANO DE AUTOBUSES SINDICALIZADAS, DESDE SANTO DOMINGO HACIA LAS RUTAS DE LA REGIÓN ENRIQUILLO, PERÍODO 2011 – ENERO 2017.....	73
GRÁFICO 26. VOLUMEN TOTAL Y TASA DE CRECIMIENTO DE COMPENSACIÓN DE GALONES DE GASOIL REGULAR AL TRANSPORTE DE CARGA Y DE PASAJEROS, 2011-AGOSTO 2016.	82
GRÁFICO 27. PONDERACIÓN DE LOS GASTO EN SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN LA CANASTA FAMILIAR, POR QUINTIL DE INGRESOS, 2011.	85

ÍNDICE DE CUADROS

CUADRO 1. AGENTES DEL TRANSPORTE DE CARGA, 2017	9
CUADRO 2. AGENTES DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS, 2017.....	11
CUADRO 3. CLASIFICACIÓN GENERAL DEL TRANSPORTE.....	14
CUADRO 4. PARTICIPACIÓN PORCENTUAL POR SECTORES Y ACTIVIDADES PRODUCTIVAS, AL PRODUCTO INTERNO BRUTO, 2005 – 2016. 17	
CUADRO 5. PRECIOS Y TARIFAS DE LOS PEAJES, SEGÚN TIPO DE VEHÍCULOS, 2017.	23
CUADRO 6. DESCRIPCIÓN DE PUERTOS EN LA REPÚBLICA DOMINICANA, 2017	25
CUADRO 7. CANTIDADES DE UNIDADES Y RUTAS REGISTRADAS DEL TRANSPORTE URBANO, 2017	28
CUADRO 8. ESTADÍSTICAS DE TIPOS DE OPERADORES, 2017.....	29
CUADRO 9. MATRIZ DE CORRELACIÓN DE PRECIOS DEL MERCADO DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJERO, 2017	41
CUADRO 10. MATRIZ DE CORRELACIÓN DE PRECIOS DEL MERCADO DE TRANSPORTE INTERURBANO DE PASAJERO, 2017	48
CUADRO 11. PRECIOS PROMEDIO REALES POR KILÓMETRO (RD\$/KM) ANUALIZADOS, PERÍODO 2011 – ENERO 2017.	76
CUADRO 12. TASA DE CRECIMIENTO PROMEDIO ANUAL PRECIOS REALES POR KILÓMETRO (RD\$/KM), 2011 – ENERO 2017.....	77
CUADRO 13. MATRIZ DE CORRELACIÓN DE PRECIOS MENSUALES DEL MERCADO DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJERO Y EL COMBUSTIBLE, 2011-2017.....	78
CUADRO 14. MATRIZ DE CORRELACIÓN DE PRECIOS MENSUALES DEL MERCADO DE TRANSPORTE INTERURBANO DE PASAJERO Y EL COMBUSTIBLE, 2011-2017	79
CUADRO 15. CANTIDAD DE BENEFICIARIOS Y MONTO OTORGADO DE SUBSIDIO DE BONO GAS CHOFER, PERIODO 2008-FEBRERO 2017 ..	83
CUADRO 16. DETERMINANTES DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE.	84
CUADRO 17. SOBREPREGIO PAGADO POR LOS USUARIOS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO, EN PESOS DOMINICANOS.....	92

Resumen Ejecutivo

El objeto del presente estudio es analizar las condiciones de competencia en el mercado de transporte terrestre de la República Dominicana a tenor de la Sentencia núm. 00416-2016, de fecha 15 de diciembre de 2016, emanada de la segunda sala del Tribunal Superior Administrativo (TSA) ante la acción de Amparo Ordinario por violación de Derechos Fundamentales a la libertad de empresa, a la libertad de contratación, a la libre competencia y a la libertad de tránsito, así como una acción de Amparo de Cumplimiento de la Ley núm. 578-64, que prohíbe el establecimiento de monopolios en provecho de particulares, de la Ley Orgánica del Ministerio de Industria y Comercio, Ley núm. 290-66, del Decreto núm. 104-91 que autoriza a las Fuerzas Armadas y a la Policía Nacional a otorgar las facilidades necesarias para el transporte de efectos de un lugar a otro, de la Ley Orgánica de la Administración Pública núm. 247-12, del Decreto núm. 489-87 que crea la Oficina Técnica del Transporte Terrestre y de la Ley Orgánica del Turismo en la República Dominicana, núm. 84. Estas acciones fueron invocadas en fecha 28 de agosto de 2016, ante el (TSA) por el Consejo Nacional de la Empresa Privada (CONEP) como accionante principal, así como por un número importante de su membresía.

La realización de este estudio se establece dentro del marco de las atribuciones que establece la Ley General de Competencia, Núm. 42-08 en sus artículos 17 y 33 respectivamente, que otorgan a la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia (PRO-COMPETENCIA) facultades de investigación y de emisión de estudios en los diferentes sectores económicos del país, para analizar el grado de competencia de los mismos, así como la existencia de prácticas restrictivas de la competencia y emitir recomendaciones.

Para el presente estudio se realizó una encuesta nacional a los hogares con la finalidad de conocer el comportamiento de la demanda, de este modo, se logró encuestar a 380 hogares, los cuales fueron clasificados en cuanto a su poder adquisitivo acorde con la clasificación del Ministerio de Economía Planificación y Desarrollo (MEPyD). Además, se realizaron cuatro (4) sondeos a nivel nacional, en lo que se entrevistaron 147 transportistas de carros públicos, 143 choferes de motoconchos, 69 operadores de autobuses públicos "sindicalizados", 29 autobuses públicos "sindicalizados" de transporte interurbano, así como acercamientos con empresas privadas interurbanas no sindicalizadas, entidades gremiales en general y agentes relacionados con el transporte de carga. Además, se realizaron encuestas dirigidas para agentes claves del sector, se recopilaban estadísticas públicas sobre el sector y se solicitaron datos no públicos a los organismos correspondientes.

El estudio inicia con un análisis del contexto macroeconómico de la actividad de transporte en el país. En este sentido, se verifica en el país un contexto macroeconómico estable con significativo crecimiento en términos relativo. En el caso de la actividad de “Transporte y Almacenamiento” mantiene en el país importantes aportes en términos de producción y empleo, siendo un eje transversal de todas las actividades socioeconómicas. En términos de producción, el sector aporta el 7.5% al Producto Interno Bruto (PIB) dominicano, estando esta participación muy por encima del promedio de América Latina, que ha sido de alrededor de 5.4% de su PIB, en el periodo 2005-2015. En cuanto al mercado laboral y conforme a la Encuesta Nacional de Fuerza de Trabajo (ENFT), al 2016 el sector alcanzó su máximo histórico en cuando a ocupados, al ocupar a 394,025 empleados, que representan el 9.4% del total de ocupados en el país.

En relación a los servicios de transporte, esta investigación se concentra en el análisis de *transporte terrestre de carga, transporte urbano e interurbano de pasajeros, así como transporte turístico de pasajeros*. Referidos al marco normativo del sector, se verifica un importante cambio referido a las instituciones encargada de su regulación. Puntualmente, posterior al 21 de febrero de 2017, las múltiples entidades encargadas¹ de la regulación del sector, se concentraron en el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRAN), como único organismo rector, bajo la “Ley de Movilidad, Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, núm. 63-17”.

En relación a los demás agentes participantes en este mercado por el lado de la oferta, la gran mayoría de operadores y transportistas están afiliados a “sindicatos” y federaciones de transporte conforme la zona de operación y el medio de transporte acorde con el tipo de servicio que ofrecen. Estas asociaciones de transporte, son en muchos casos únicos ofertantes del servicio y mantienen el control total de las rutas. Por su parte, los consumidores están representados en cientos de miles de demandantes individuales, no organizados, precios aceptantes y con demanda inelástica.

Para el análisis del transporte urbano de pasajeros, el estudio de campo realizado arrojó que los usuarios entrevistados utilizan con mayor frecuencia carros públicos, luego autobuses y en menor medida motoconchos. Los datos evidenciaron que los hogares no están en disposición de realizar un cambio hacia otro medio de transporte si aumentara la tarifa del servicio, evidenciando inelasticidad de la demanda. Aquellos hogares entrevistados que utilizaban únicamente carros públicos indicaron que, si ocurriese un aumento entre 5% a 10% del precio, sólo el 28.7% se cambiaría a otro medio de transporte, en cambio el 71.3% manifestó que seguiría desplazándose en carros públicos. Del 28.7% que se desplazaría en otro medio de transporte, el 74% utilizaría

¹ Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT), la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), el Ayuntamiento del Municipio de Santiago de los Caballeros, el Ministerio de Turismo (MITUR), entre otras.

las guaguas públicas no estatales, el 9% elegiría motoconchos, mientras el restante 17% utilizaría el metro, la OMSA, un taxi tradicional o simplemente caminaría. Para los hogares que utilizan guaguas² públicas, los resultados mostraron que solo el 7.1% estaba dispuesto a cambiar de medio de transporte ante un aumento de la tarifa, por lo que el 85.7% mostró resistencia al cambio³. En el caso de los usuarios de motoconcho, ante un incremento entre 5%-10% del precio del servicio, de manera no transitoria, revelaron que el 30.3% estaría dispuesto a utilizar otro medio de transporte, también se percibe resistencia al cambio, aunque en menor proporción, ya que el 65.8% de los entrevistados no realizaría sustitución, mientras el 3.9% no respondió o la pregunta no aplicaba.

Referidos a la percepción de competencia, otro elemento importante que se consideró fue la respuesta de los choferes ante la pregunta de cuales medios consideraban que competían por los usuarios en sus rutas. En el caso de los choferes de carros públicos, el 56.2% indicó que eran las guaguas, el 30.9% indicó que no tenía ningún medio de transporte con el cual competir, el 3.1% indicó que el Metro, el 2% indicó que otros carros públicos, el 8.6% señaló que otros, carros "piratas" o simplemente no respondieron la referida pregunta. En relación a los transportistas de guaguas, el 23.2% indicó que carros públicos, el 36.2% manifestó que se trataba de guaguas, 31.9% dijo que no competía con ningún medio de transporte, el 4.3% indicó que los motoconchos, 2.9% reveló que tanto el metro como la OMSA. En cuanto a la percepción sobre la competencia para los choferes de motoconcho, el 59.4% reveló que no tenían ningún medio con el cual competir en parte como nivel de personalización de las rutas que manejan, el 11.9% consideró que carros públicos, 11.2% que otros choferes que ofrecen el servicio en motoconcho, un 7% guaguas, el 10.5% restante engloba opciones como el metro, taxi, no respondieron o la pregunta no aplicaba.

Adicionalmente, se realizó un análisis de correlación de precios que indicó una alta correlación entre los servicios de transporte y mostró que estos pertenecen al mismo mercado relevante. Puntualmente, se obtuvieron las siguientes correlaciones: 0.96 entre el servicio en carro público y el de motoconcho, 0.57 entre carro público y autobús (o guagua). En el transporte interurbano, se obtuvo una correlación de 0.81 entre guaguas sindicalizadas y no sindicalizadas.

En relación al mercado geográfico del transporte urbano, y a pesar de que podría definirse por los movimientos de los usuarios al trasladarse de un punto a otro dentro de una misma ciudad, lo que implicaría que cada ruta podría constituir un mercado geográfico, se decidió asumir un

² A los fines de mejor comprensión del documento se hace la advertencia de que en el lenguaje coloquial dominicano autobús se asimila a "guagua", motor a "motoconcho". Asimismo, las referencias a "sindicatos" aparecerán siempre en comilla (") dado que los mismos no lo son en el sentido jurídico del término.

³ El 7.2% no respondió o la pregunta no aplicaba.

alcance nacional, debido a la conexión entre los diversos “sindicatos” a través de las federaciones de transporte, lo que provoca que existan condiciones homogéneas en los comportamientos de los agentes a nivel nacional.

Del análisis realizado, se concluyó que en el mercado de transporte urbano existen dos mercados relevantes: i) servicio de transporte urbano de pasajeros en carros públicos y guagua de alcance nacional; y, ii) servicio de transporte urbano de pasajeros en motor (motoconcho) de alcance nacional. En el mercado de transporte de carga se definieron cinco (5) mercados relevantes: 1) carga suelta; 2) carga contenerizadas general; 3) carga en contenedores refrigerados; 4) carga a granel solida; y 5) carga a granel líquida.

En relación al transporte turístico, en marzo de 2017, existían cuarenta y cinco (45) empresas dedicadas al transporte turístico en autobús, registrando solo aquellos agentes económicos que ofrecen este servicio en Santo Domingo, La Romana, Puerto Plata, Samaná, Miches, y Bávaro, siendo esta última zona la que cuenta con una mayor cantidad de oferentes. Asimismo, acorde con las participaciones de cada empresa en base a la cantidad de unidades de autobuses que posee, se aprecia que el Índice de Herfindahl e Hirschman (IHH) es no concentrado en el servicio de transporte turístico, al arrojar un resultado de 450.93 puntos. No obstante, es importante aclarar que en ocasiones en un mercado no concentrado puede ser viable la coordinación de conductas, y, por ende, la realización de prácticas anticompetitivas cuando existe un mecanismo de facilitación de comunicación y coordinación como puede ser el caso de las entidades gremiales.

En relación al transporte interurbano, el 58.2% de los hogares encuestados utilizaba transporte interurbano, en cambio, el 41.6% no utilizaba éste medio de transporte, el 0.3% no respondió. Cuando se les preguntó si estarían dispuestos a cambiar el servicio de transporte que utilizan ante un aumento entre 5%-10% de la tarifa, el 81% no estaría dispuesto a realizar sustitución, sólo el 14% estaría en disposición de hacer un cambio, mientras, el 3% no respondió⁴. De los usuarios que estaban dispuestos a realizar un cambio, un 19% que utilizaba guaguas sindicalizadas cambiaría a guaguas no sindicalizadas, asimismo, un 16% de los usuarios que usa guaguas no sindicalizadas cambiaría a otro operador no afiliado a un sindicato (Ej: de Metro Tours a Caribe Tours), un 13% de guaguas sindicalizadas cambiarían a otro operador sindicalizado, 9% de los que utilizan guaguas no sindicalizadas optarían por utilizar guagua sindicalizada, 6% comenzarían a utilizar vehículo propio⁵. Los datos indican que los usuarios que frecuentemente utilizan guaguas

⁴ El restante 2% correspondió a la categoría “no aplica”.

⁵ El 19% no respondió, 13% cambiaría a otra más económica, 16% corresponde a “no aplica”, 3% cambiaría a taxi y 6% cambiaría de autobús sindicalizado a otro autobús sindicalizado.,

sindicalizadas ante un aumento de la tarifa usarían los autobuses de operadores no sindicalizado, lo que es un indicativo de que ambos forman parte del mismo mercado relevante.

En cuanto al mercado relevante geográfico puede definirse como rutas interurbanas, que a su vez se representan a través de una ciudad de salida y otra ciudad de destino. Pues, en este servicio suele existir un punto de salida claramente definido, mientras, el punto de llegada puede ser referente para diversos puntos intermedios o simplemente, referirse al punto efectivo de llegada. En relación a las tarifas del transporte interurbano, en general oscilan entre RD\$65 hasta RD\$400, tomando como punto inicial Santo Domingo y dependiendo del destino final al que el usuario desee trasladarse.

Por otro lado, se evidenciaron altas barreras de entradas estratégicas impuestas por parte de los propios agentes económicos que participan en las distintas modalidades de transporte. En el caso de transporte terrestre de carga, los "sindicatos" impiden que el transporte de mercancías sea realizado por la flotilla de vehículos propia de las empresas y en casos excepcionales cuando lo permiten, exigen una cantidad mínima de viajes a la empresa. Los agentes económicos que solicitan el servicio se ven obligados a contratar el transportista asignado por el "sindicato" o a elegir de un conjunto de choferes afiliados al "sindicato" correspondiente a la zona de operación. Por otro lado, conforme las entrevistas realizadas a agentes económicos y en relación a barreras legales, se percibe que la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT) no estaba otorgando rutas a nuevos operadores o suele tardar más de un año para otorgarlas cuando lo hace.

Acorde con las entrevistas realizadas, los gremios choferiles [REDACTED]
[REDACTED]. Asimismo, tanto las federaciones, "sindicatos"
de transportes y sus afiliados [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]. Los "sindicatos" de transporte
[REDACTED]
[REDACTED]. Adicionalmente, debido a que los "sindicatos" [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED].

En el transporte terrestre de carga, otros daños se traducen en el maltrato de la carga, tardanza, o pérdida de contenedores. No existe ningún control en términos de la cantidad de viajes que deben realizar los transportistas si están bajo efecto del alcohol u otras sustancias o no cumplen con un perfil psicológico o de aptitud para realizar este trabajo. De igual forma, no existe ningún sistema de rastreo de la carga.

Se estima que productos de los acuerdos anticompetitivos, los usuarios podrían terminar pagando como mínimo, en pasaje de carros públicos, un sobreprecio entre RD\$4 y RD\$9, conforme el rango de precios entre RD\$20-RD\$45 que los choferes reportaron que cobraban a los usuarios por viaje; por otro lado, para el transporte en autobús público puede significar un sobreprecio entre RD\$4 y RD\$15, ya que los transportistas mencionaron que podían cobrar entre RD\$20 a RD\$75. Para el servicio en motoconcho el sobreprecio oscila entre RD\$5 hasta RD\$10, ya que indicaron que tienden a cobrar entre RD\$20 y RD\$50.

[REDACTED]

[REDACTED]. PROCOMPENTENCIA remitirá este estudio al Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) para los fines correspondientes.

1. Antecedentes y contexto normativo

1.1. Antecedentes

El objeto de este estudio es analizar las condiciones de competencia del mercado del transporte, a raíz de la sentencia núm. 00416-2016 de fecha 15 de diciembre de 2016, emanada de la segunda sala del Tribunal Superior Administrativo (TSA) ante la acción de Amparo Ordinario por violación de Derechos Fundamentales a la libertad de empresa, a la libertad de contratación, a la libre competencia y a la libertad de tránsito, así como una acción de Amparo de Cumplimiento de la Ley núm. 578-64, que prohíbe el establecimiento de monopolios en provecho de particulares, de la Ley Orgánica del Ministerio de Industria y Comercio, Ley núm. 290-66, del Decreto núm. 104-91 que autoriza a las Fuerzas Armadas y a la Policía Nacional a otorgar las facilidades necesarias para el transporte de efectos de un lugar a otro, de la Ley Orgánica de la Administración Pública núm. 247-12, del Decreto núm. 489-87 que crea la Oficina Técnica del Transporte Terrestre y de la Ley Orgánica del Turismo en la República Dominicana, núm. 84. Estas acciones fueron interpuestas en fecha 28 de agosto de 2016, ante el TSA por el Consejo Nacional de la Empresa Privada (CONEP) como demandante principal, así como por un número importante de su membresía.

Mediante la sentencia supra indicada el TSA reconoció y declaró que efectivamente se verifica el incumplimiento de las normas antes mencionada, por lo que ordenó a los accionados darle cabal cumplimiento.⁶

⁶ Los accionados en la acción de amparo interpuesta por el CONEP fueron: Ministerio de Trabajo, Ministerio de Industria y Comercio, Ministerio de Interior y Policía, Ministerio de Defensa, Ministerio de Turismo, Policía Nacional, Oficina Técnica de Transporte Terrestre. El dispositivo de la sentencia ordenó lo siguiente:

Ministerio de Trabajo, establecer las acciones necesarias para vigilar el fiel y cabal cumplimiento del artículo 1 de la Ley No. 578-65, en el sentido de velar por que no se establezcan monopolios en provecho de particulares en los trabajos de carga o descarga de buques o naves de cualquier naturaleza en los distintos muelles y puertos del país así como de las operaciones de transporte de mercancías efectuadas en los mismos por efecto de las funciones puestas a su cargo en el artículo 4 de la precitada ley, en aras de garantizar a las personas físicas y morales la participación de manera efectiva y acorde a los rigores constitucionales en las operaciones de transporte de mercancía desde y hacia los distintos muelles del país, haciendo uso de la autoridad que le confiere dicha ley, mediante la ejecución de las medidas pertinentes, y propias de ese Ministerio.

Ministerio de Industria y Comercio, cumplir con el deber puesto a su cargo por el Artículo 2 literal b apartado g) de la Ley No. 290-66, Orgánica del Ministerio de Industria y Comercio, consistente en dictar y vigilar el cumplimiento de normas que garanticen la libre competencia y los niveles de precios, preservando en favor del mercado común, un régimen de competencia efectiva en el aspecto comercial del sector transporte de mercancía, conjuntamente con las demás instituciones facultadas por las distintas leyes relacionadas.

Ministerio de Defensa, en su condición de autoridad superior de los Cuerpos de Defensa de Seguridad Nacional debe cumplir con su deber de vigilar el cumplimiento de manera íntegra y efectiva por parte de los órganos encargados de la vigilancia del estado, para asegurar a las personas físicas y morales el retiro, depósito y transporte terrestre de efectos y mercancías desde las aduanas y puertos del territorio nacional, hasta su destino final, haciendo uso de vehículos de su propiedad o de particulares resguardando la integridad de toda persona física o moral que precise realizar estas actividades así como de las propiedades, con la finalidad de que los mismos se vean perturbados por este tipo de actividad y las propiedades no reciban ningún daño.

1.2. Contexto Normativo y agentes involucrados en el mercado

Antes del 21 de febrero de 2017 el mercado de transporte era regulado por múltiples normas, lo cual ocasionaba la intervención de numerosos agentes, entre las cuales se encontraba la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT), la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), el Ayuntamiento del Municipio de Santiago de los Caballeros, el Ministerio de Turismo (MITUR), entre otras.

A partir del 21 de febrero del presente año fue promulgada por el Poder Ejecutivo la **“Ley de Movilidad, Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, núm. 63-17”⁷**. El objeto de esta ley es supervisar y regular el transporte terrestre en el país, sustituyendo las normativas que la precedían y teniendo como organismo rector del sistema al **Instituto de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)**.

Respecto a los agentes involucrados, existe un gran número de agentes que intervienen en la logística y el mercado del transporte, este apartado presenta a los actores que participan tanto en el traslado y movimiento de mercancías como en el desplazamiento de pasajeros en toda la geografía nacional.

Ministerio de Interior y Policía en su condición de Superior Jerárquico de la Policía Nacional, debe supervisar a los agentes a su cargo como cuerpo civil del orden a nivel nacional para garantizar que las personas físicas y morales al momento de utilizar los servicios de transporte de pasajeros en todo el territorio nacional así como realizar el retiro, depósito y transporte terrestre de efectos y mercancías desde las aduanas y puertos del país haciendo uso de vehículos de su propiedad o de particulares obtengan la protección debida que el artículo único de Decreto No. 104-91 pone a cargo de los agentes de la Policía Nacional.

Ministerio de Turismo, se le ordena adoptar todas las medidas necesarias a los fines de evitar cualquier tipo de práctica anticompetitiva existente en el transporte terrestre de turistas, con el propósito de tutelar la libre competencia en este sector del transporte terrestre de pasajeros.

Oficina Técnica de Transporte Terrestre, se le ordena cumplir con la obligación de Dictar y Adoptar todas las medidas necesarias para la organización y control de Transporte Terrestre de Pasajeros, de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias vigentes, acorde a las necesidades nacionales importantes, vigilando el cumplimiento de las disposiciones necesarias para eliminar toda especie de práctica anticompetitiva e impidiendo a cualquier entidad que intervenga o domine la concertación de precios en materia de transporte de pasajeros.

Finalmente se ordena a la Policía Nacional crear los mecanismos que aseguren a dicha Institución cumplir con el deber de protección a las personas físicas o morales puesto a su cargo en el artículo único del ya referido Decreto No. 104-91, de fecha 14 de marzo del año 1991.

⁷ Si bien existieron varias normas que de alguna manera regulaban el mercado del transporte, asumimos la Ley núm. 241-67 sobre tránsito de vehículos como la norma anterior a la nueva ley de transporte núm. 63-17.

Cuadro 1. Agentes del transporte de carga, 2017

Transporte de Carga	Agentes
<p>Agentes gubernamentales</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM). • Banco Central de la República Dominicana. • Centro de Desarrollo y Competitividad Industrial (PROINDUSTRIA). • Centro de Exportación e inversión, República Dominicana (CEIRD). • Comisión Presidencial Modernización y Seguridad Portuaria (CPMSP): • Consejo Nacional de Competitividad (CNC). • Consejo Nacional de Zonas Francas de Exportación (CNZFE). • Consejo para el Desarrollo Estratégico de Santiago. • Cuerpo Especializado de Seguridad Fronteriza Terrestre (CESFRONT). • Departamento Aeroportuario. • Dirección de Comercio Exterior y Administración de Tratados Internacionales (DICOEX). • Dirección General de Aduanas (DGA). • Dirección General de Desarrollo Fronterizo (DGDF). • Dirección General de Impuestos Internos (DGII). • Dirección Nacional de Control de Drogas (DNCD). • Ministerio de Agricultura. • Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN). • Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD). • Ministerio de Hacienda. • Ministerio de Industria, Comercio y Mipymes (MICM). • Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). • Ministerio de Relaciones Exteriores (MIREX). • Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social (MSP). • Oficina Nacional de Estadística (ONE). • Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET). • Oficina Presidencial de Tecnologías de la Información y Comunicación (OPTIC). • Oficina Técnica del Transporte (OTTT).

	<ul style="list-style-type: none"> • Red Nacional de Transporte Terrestre (RNTT).
<p>Agentes privados</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Asociación de Agentes de Carga y Operadores Logísticos de la República Dominicana (ADACAM). • Asociación de Industrias de la región Norte (AIREN). • Asociación de Industrias de la República Dominicana (AIRD). • Asociación de Navieros de la República Dominicana (ANRD). • Asociación Dominicana de Exportadores (ADOEXPO). • Asociación Dominicana de Zonas Francas (ADOZONA). • Cámara Americana de Comercio de la República Dominicana (AMCHAMDR). • Cámara de Comercio y Producción de Santo Domingo (CCPSD). • Cámara de Comercio y Producción de Puerto Plata. • Caribbean Export Development Agency. • Consejo Nacional para la Empresa Privada (CONEP). • Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Logísticas de América Latina y El Caribe (ALACAT). • Federación de Cámaras de Comercio de la República Dominicana (FEDOCAMARAS). • Federación Internacional de Agentes de Carga (FIATA). • Federación Nacional de Transporte Dominicana (FENATRADO). • Junta Agroempresarial Dominicana (JAD). • Organización Nacional de Empresas Comerciales (ONEC). • Haina International Terminals (HIT) - Puerto- Río Haina. • DP Word Caucedo – Puerto Caucedo.

Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA en base al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) 2015.

Agentes económicos en el transporte de pasajeros

Cuadro 2. Agentes del transporte de pasajeros, 2017.

Transporte de Pasajeros	Agentes
Instituciones Públicas	<ul style="list-style-type: none"> • Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). • Dirección General de Tránsito Terrestre (DGTT). • Ministerio de Turismo (MITUR). • Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT). • Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET). • Consejo de Regulación y Administración de Taxis (CART). • Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET). • Ayuntamientos. • Fondo del Desarrollo del Transporte (FONDET).
Agentes no Gubernamentales / "sindicatos"	<ul style="list-style-type: none"> • Federación Nacional de Transporte la Nueva Opción (FENATRANO). • Central Nacional de Organizaciones del Transporte (CONATRA). • Unión Nacional de Transportistas Afines (UNATRAFIN). • Sindicatos de transporte turísticos.
Agentes Privados / No "sindicalizados"	<ul style="list-style-type: none"> • Caribe Tours. • Metro Tours. • Transporte Espinal. • Expreso Bávaro. • Expreso Vegano • Aptra. • Entre otros.

Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económico y de Mercado de PRO-COMPETENCIA.

A continuación, se hará una descripción de los principales agentes estatales en el ordenamiento del tránsito terrestre⁸.

- **Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)**, la Ley 1474 del 10 de febrero de 1938, publicada en la Gaceta Oficial núm. 5142 del 22 de febrero de 1938

⁸ <http://www.ottt.gov.do/media/30397/plan-estrategico.pdf>

le da facultad al Ministerio de Obras Públicas de todo lo relativo a la construcción, mejora y reparación de las vías de comunicación en el país.

- **Dirección General de Tránsito Terrestre (DGTT)**, dependencia del Ministerio de Obras Públicas, que mediante la Ley núm. 241-67, emitida en fecha 28 de diciembre de 1967 se le otorga, entre otras funciones, la regulación del peso y tamaño de los vehículos dedicados al transporte de carga.
- **Ministerio de Turismo (MITUR)**, tiene a su cargo la regulación del transporte turístico a nivel nacional, por medio de la Ley núm. 84-79, emitida el 26 de diciembre de 1979 y sus reglamentos núm. 2118, de fecha 13 de julio de 1984, y núm. 817-03, modificación emitida el 20 de agosto de 2003, sobre Transporte Terrestre Turístico de Pasajeros
- **Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT)**, creada mediante Decreto núm. 489-87, emitida el 21 de septiembre de 1987, entre otras funciones se le asigna la de planificar y regular el transporte de pasajeros a nivel nacional, posteriormente, con la creación de la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET) mediante Decreto núm. 393-97, el transporte urbano de Santo Domingo deja de ser responsabilidad de la OTTT.
- **Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET)**, creada mediante Decreto núm. 393-97, emitida el 10 de septiembre de 1997, tiene como función principal, la de regular el transporte urbano en la provincia Santo Domingo y el Distrito Nacional, además de fiscalizar el tránsito a nivel nacional.
- **Consejo de Regulación y Administración de Taxis (CART)**, la Ley 76-00 del 2000, emitida el 19 de septiembre de 2000, le otorga la función de regular y administrar el transporte de taxis en todo el país.
- **Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET)**, creada mediante el Decreto núm. 477-05, emitido el 17 de julio de 2007 tiene como función principal la de diseñar y presentar a la Presidencia de la República un proyecto de Política Integral de Transporte, para su oportuna promulgación, puesta en marcha y ejecución.
- **Ayuntamientos**, mediante la Ley 176-07, emitida el 04 de mayo de 2007, se otorga a los ayuntamientos, la potestad de reglamentar el transporte público de pasajeros urbanos en sus municipios.
- **Fondo del Desarrollo del Transporte (FONDET)**, creada mediante Decreto núm. 250-07, tiene la tarea de prestar asistencia técnica especializada a las instituciones gubernamentales en las áreas de su competencia y promover el fortalecimiento institucional, la capacitación y educación en el área de programas, proyectos y obras para el transporte terrestre, en coordinación con la Dirección General de Tránsito Terrestre, la Autoridad Metropolitana del Transporte, La Oficina Técnica de Transporte Terrestre y el Consejo de Administración y Regulación de Taxis.

Principales “sindicatos” involucrados en el transporte de carga y pasajeros

Los “sindicatos” son agentes claves en la cadena de valor del transporte, su desempeño acorde con el marco jurídico vigente incidiría directamente sobre la economía del país. En República Dominicana existen “sindicatos” tanto para el transporte de carga como de pasajeros. El artículo 317 del Código de Trabajo define los “sindicatos” como “toda asociación de trabajadores o de empleadores constituida de acuerdo a este Código, para el estudio, mejoramiento y defensa de los intereses comunes de sus miembros. Los “sindicatos” de trabajadores pueden ser de empresas, profesionales o por rama de actividad⁹”.

El Código de Trabajo en su artículo 383 establece que los “sindicatos” pueden formar federaciones, municipales, provinciales regionales o nacionales. Estas a su vez pueden formar confederaciones con el voto de las dos terceras partes de sus miembros, reunidos en asamblea general. Para la formación de una federación es necesario la participación de un mínimo de cuatro “sindicatos”. Para la formación de una confederación es necesaria la participación de un mínimo de dos federaciones¹⁰.

Asimismo, en términos de regulación de competencia, el artículo 340 prohíbe a los “sindicatos” ejercer el comercio, así como realizar actividades contrarias a la Constitución de la República Dominicana, sin embargo, podrán constituir asociaciones cooperativas entre sus miembros, de acuerdo con la legislación que rige la materia. No obstante, la realidad del mercado de transporte de carga no va acorde con lo establecido en el Código de Trabajo.

En cuanto al funcionamiento de estos “sindicatos”, a modo de ejemplo, en el anexo 2 se realiza un análisis de los Estatutos y Reglamentos del Sindicato de Camiones y Furgones de Puerto Plata que permite evidenciar los lineamientos bajo los cuales operan estas organizaciones. Los agentes con mayor participación en el mercado del transporte de carga y pasajeros son los siguientes:

- Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO).
- Federación Nacional de Transporte la Nueva Opción (FENATRANO).
- Unión Nacional de Transportistas Afines (UNATRAFIN).
- Central Nacional de Organizaciones del Transporte (CONATRA).

⁹ Código de Trabajo Art.319

¹⁰ Código de Trabajo Art. 388

1.3. Definición de transporte

El transporte puede definirse como el conjunto de actividades económicas que permiten el movimiento de mercancías e individuos de un lugar a otro. Se refiere a un servicio que debe producirse en el momento y lugar en el que se consume, y ser consumido en el momento y lugar en que se genera o presta el servicio, por lo que no es almacenable. Su clasificación se organiza conforme el objeto transportado, en transporte de carga y transporte de pasajeros. El transporte de carga consiste en trasladar bienes desde donde se producen o almacenan hasta donde se transforman o consumen, mientras que el transporte de viajeros permite el desplazamiento de personas entre distintos orígenes y destinos¹¹.

El transporte puede clasificarse conforme a los siguientes criterios:

Cuadro 3. Clasificación general del transporte

¿Qué se transporta?	<ul style="list-style-type: none">- Transporte de mercancías- Transporte de pasajeros
¿En qué medio?	<ul style="list-style-type: none">- Transporte aéreo- Transporte por agua<ul style="list-style-type: none">- Transporte marítimo- Transporte fluvial- Transporte terrestre<ul style="list-style-type: none">- Transporte por carretera- Transporte ferroviario- Transporte por tubería
¿A qué distancia?	<ul style="list-style-type: none">- A corta/media distancia- A larga distancia
¿Con qué regularidad?	<ul style="list-style-type: none">- Transporte regular- Transporte discrecional
¿Cuál es la relación entre el transportista y el usuario?	<ul style="list-style-type: none">- Transporte público (colectivo) o por cuenta ajena- Transporte privado o por cuenta propia

Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a de Rus Mendoza, G., Campos, J., & Nombela, G. (2003).

¹¹ De Rus Mendoza, G., Campos, J., & Nombela, G. (2003). *Economía del transporte*. Antoni Bosch Editor.

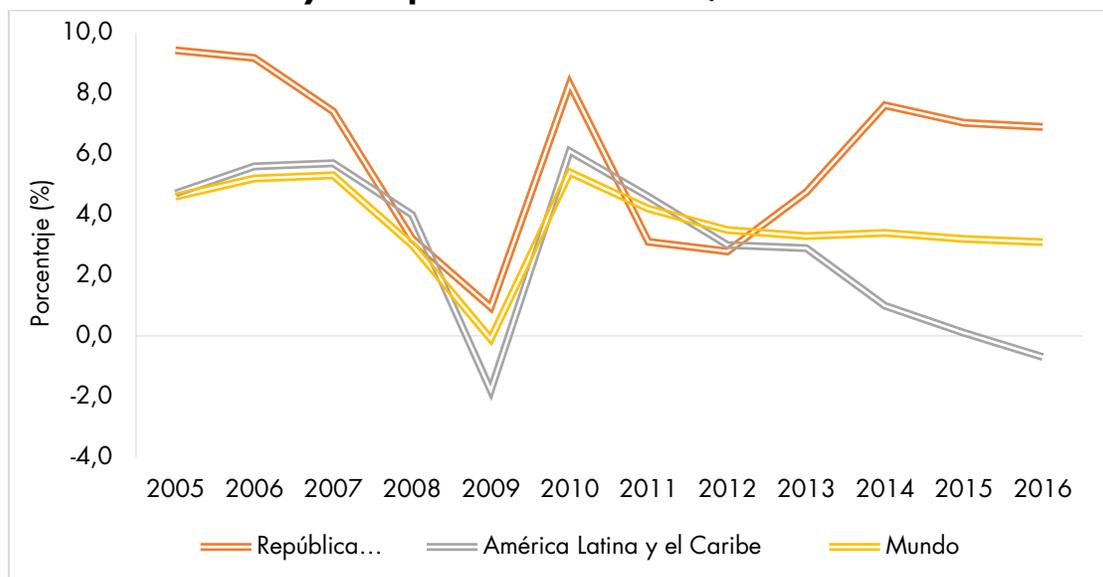
2. Contexto económico

2.1. Crecimiento económico

En el período 2005 – 2016 la República Dominicana tuvo un crecimiento sostenido superior a la economía regional y mundial. En dicho período, el crecimiento promedio dominicano fue de 5.9%, frente a un 2.9% en la región de América Latina y el Caribe¹², y 3.7% en la economía mundial. De acuerdo a (Ramírez de León, 2012) la economía dominicana ha crecido ligeramente por encima de su crecimiento potencial (5.5%).

En el Gráfico 1 se aprecia la evolución del crecimiento local y regional, observándose que a pesar de la crisis de 2008, la economía dominicana tuvo un crecimiento positivo, contrario a América Latina y el Caribe y la economía mundial. El crecimiento dominicano contrasta con lo que sucede en la región pues mientras República Dominicana crece por encima del potencial en el año 2015, la región se contrae en -0.1%. En cuanto a la economía mundial, en 2016 el crecimiento fue de 3.1%, lo que refleja un menor ritmo de crecimiento desde el año 2014.

Gráfico 1. Crecimiento de la economía mundial, la región de América Latina y el Caribe y la República Dominicana, 2005 – 2016.



Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del Fondo Monetario Internacional (FMI), Banco Central de la República Dominicana (BCRD).

¹² Clasificación de países del Fondo Monetario Internacional (FMI), la misma no incluye a Cuba.

2.2. Análisis sectorial

En términos sectoriales, el sector servicios ha venido ganado partidización de forma persistente y estructural, siendo actualmente el sector de mayor participación en la producción interna, con un aporte que ha variado en el período 2005 – 2016, entre 55% y 60%. El sector industria ocupa el segundo lugar en cuanto su participación, oscilando entre 25% y 29%. Finalmente, el sector agropecuario fluctúa entre 6.1% y 6.9%. A partir de lo anterior es evidente que la economía dominicana es esencialmente una economía de servicios, siendo precisamente en este sector que el Sistema de Cuentas Nacionales registra la actividad objeto de este estudio (ver cuadro A1 en el Anexo).

La actividad transporte en el sistema de Cuentas Nacionales dominicano, se denomina “Transporte y Almacenamiento”, la misma se define “como una actividad que incluye la provisión del servicio de traslado (tanto de pasajeros como de carga), por vía terrestre, marítima, así como actividades de apoyo al transporte¹³” (Banco Central de la República Dominicana, 2007, pág. 77).

Referidos a la participación del sector transporte en la economía nacional, como puede verse en el Cuadro 4, el mismo ha aportado en promedio, el 7.5% a la producción interna durante el período 2005-2016, lo que en términos relativos implica una participación superior al aporte del sector agropecuario y una cuarta parte de lo que aporta todo el sector industria. De hecho, dentro de los servicios, en promedio, ha sido la cuarta actividad de mayor participación, con un 7.5%, detrás de: “Comercio” (8.7%), “Otras actividades” (8.5%) y “Hoteles, Bares y Restaurantes” (7.8%).

¹³ Tales como terminales de estacionamiento, consolidación y manipulación de carga, almacenaje, manejo de puertos y aeropuertos, peajes, entre otros.

Cuadro 4. Participación porcentual por Sectores y actividades productivas, al Producto Interno Bruto, 2005 – 2016.

Año	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Promedio
Agropecuario	6.8	6.7	6.5	6.1	6.7	6.6	6.9	6.9	6.8	6.5	6.1	6.3	6.6
Industrias	31.4	29.8	28.6	28.1	26.4	26.7	26.5	25.4	26.6	28.3	28.7	28.9	27.8
Servicios	58.1	56.9	56.9	58	58.8	58.5	58.5	59.4	58.5	57.4	57.1	56.8	58
Energía y Agua	2	1.9	2	2.1	2.1	2	1.8	1.9	1.8	1.8	1.8	1.7	1.9
Comercio	8.4	8.6	9.1	9.1	8.5	9	9	9	8.5	8.3	8.3	8.3	8.7
Hoteles, Bares y Restaurantes	8.9	8.4	8	7.9	7.7	7.4	7.5	7.6	7.6	7.5	7.5	7.5	7.8
Transporte y Almacenamiento	7.5	7.1	7.1	7.3	7.5	7.7	7.7	7.8	7.7	7.6	7.5	7.4	7.5
Comunicaciones	1.8	2	2.1	2.1	2.3	2.3	2.4	2.4	2.4	2.2	2.2	2.1	2.2
Intermediación Financiera	3.1	3.4	4	4.2	4.3	4.4	4.4	4.7	4.7	4.8	5	5.2	4.3
Inmobiliarias y de Alquiler	8.5	7.9	7.7	7.8	8.1	7.8	7.8	7.7	7.7	7.4	7.2	7.0	7.8
Enseñanza	3.4	3.2	3.2	3.2	3.4	3.4	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	6.5	3.3
Salud	2.6	2.4	2.3	2.4	2.6	2.6	2.6	2.7	2.7	2.7	2.7	4.5	2.6
Otras Actividades	8.1	8.1	8	8.4	8.6	8.6	8.6	8.9	8.9	8.6	8.4	8.4	8.5
Administración Pública y Otros Servicios	3.8	3.8	3.5	3.6	3.6	3.4	3.4	3.4	3.3	3.3	3.2	3.1	3.5
Producto Interno Bruto	100.0												

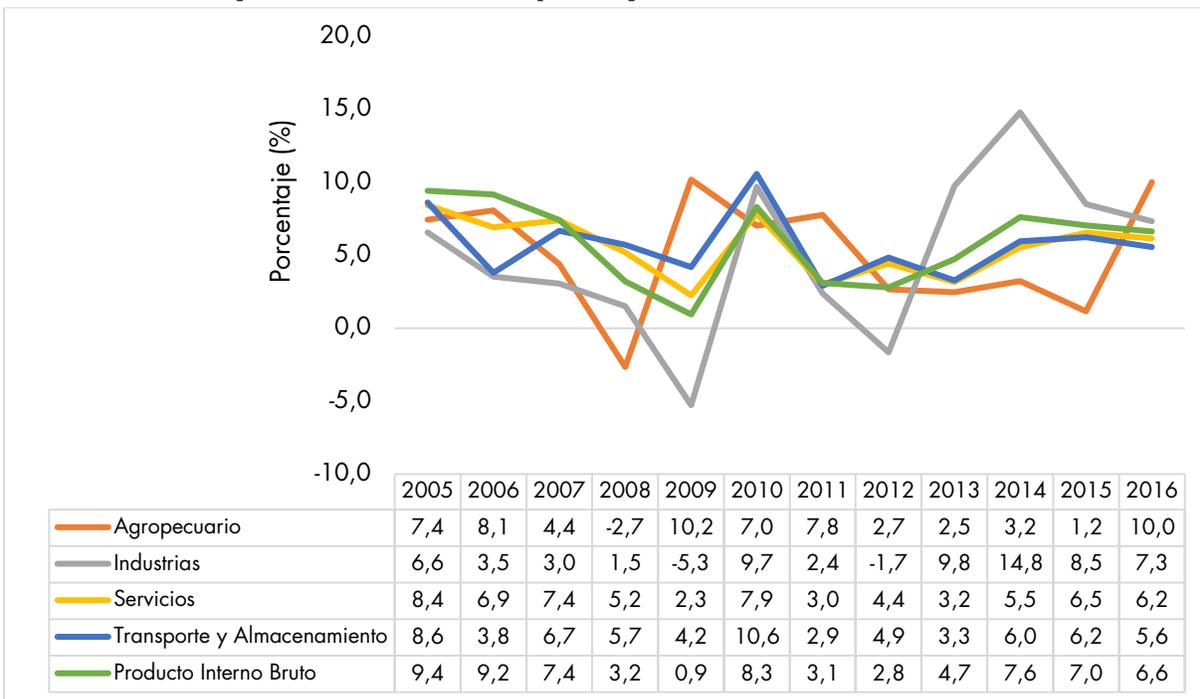
Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del Banco Central de la República Dominicana (BCRD).

Al comparar la participación local del sector transporte con algunos resultados regionales, de acuerdo a cálculos realizados con datos de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), los países de la región que registran participación en la actividad “Transporte y actividades complementarias y auxiliares¹⁴” representan, en promedio, una participación en el producto de 5.4 %, en el período 2005 – 2016. Lo que indica que la participación del sector a nivel local (7.4 en 2016), es mayor a la registrada en términos nacional.

Referidos al ritmo de crecimiento del sector, se observa en el Gráfico 2, que la actividad “Transporte y Almacenamiento” ha estado en constante crecimiento durante el período 2005 – 2016, promediando un 5.7%, crecimiento levemente superior al Producto Interno Bruto (5.9 %) y al del sector servicios (5.7 %) del cual forma parte. A diferencia de otros sectores como el sector Industria y Agropecuario sus ciclos son menos volátiles, rondando entre 2.9% y 10.6%. Finalmente, a diferencia del sector Industria o Agropecuario esta actividad no ha tenido ninguna contracción en el período evaluado.

¹⁴ Clasificación que utiliza la Comisión Económica para América Latina (CEPAL).

Gráfico 2. Tasa de crecimiento de los Sectores: Agropecuario, Industria, Servicios, y la actividad Transporte y Almacenamiento, 2005 – 2016.

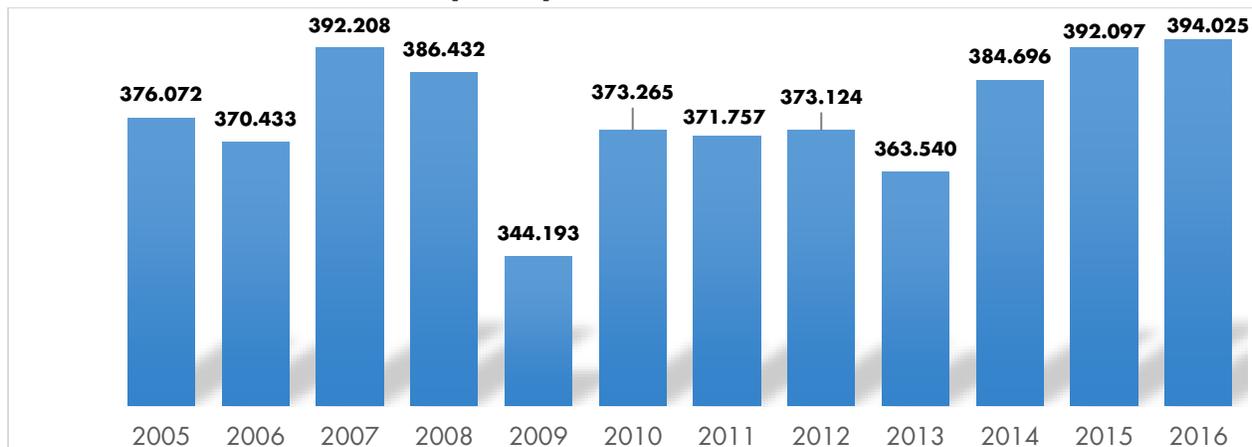


Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del Banco Central de la República Dominicana (BCRD).

2.3. Generación de empleo

Referidos a la generación de empleos en el sector transporte, conforme a la Encuesta Nacional de Fuerza de Trabajo (ENFT) del 2016, que realiza el Banco Central de la República Dominicana (BCRD), se verifica en el Gráfico 3 que el total de ocupados en el sector alcanzó en el año 2016 los 394,025 ocupados, cantidad parecida a los 392,208 observados en 2007. Es decir, a pesar del crecimiento económico, el aumento de la población y por consiguiente el aumento de la demanda del transporte, el número de personas que laboran en este sector se ha mantenido relativamente igual.

Gráfico 3. Cantidad de “operarios y conductores” ocupados en el sector transporte por año, 2005 - 2016.



Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del Banco Central de la República Dominicana (BCRD).

3. Descripción del Mercado

El transporte es una de las herramientas esenciales del desarrollo económico y social de toda economía. En este mercado convergen varios principios, como el de oportunidad, disponibilidad, eficiencia, calidad y precio, ya sea del servicio en sí o para provecho de la persona que lo utilizan para el desplazamiento a un lugar o destino en un tiempo requerido.

De conformidad con la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT), en el país el servicio es prestado por el sector privado, bajo las modalidades de empresas, “sindicatos”, asociaciones y persona física individual, así como por el Estado en Santo Domingo y Santiago a través de la Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA), creada mediante Decreto núm. 448-97, de fecha 21 de octubre de 1997, para prestar servicio de transporte público de pasajeros. Además, desde 2009, se dispone del sistema subterráneo ferroviario Metro de Santo Domingo que ofrece sus servicios solo en la ciudad de Santo Domingo a través de dos líneas de redes y es administrado por la Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET).

El mercado del transporte terrestre en la República Dominicana está integrado por dos tipos de transporte, básicamente, el ferroviario¹⁵ y por carretera. Es importante precisar que en virtud de la Sentencia núm. 00416-2016 emitida por Tribunal Superior Administrativo (TSA), no se incluye al servicio de transporte de carga ofrecido por las empresas a sus clientes locales y tampoco el movimiento de carga realizado para fines particulares, de igual manera excluye a propietarios de vehículos para fines personales, en cuanto al uso de movimiento de pasajeros.

3.1. Parque vehicular e infraestructura

De acuerdo a la Dirección General de Impuestos Internos (DGII), el parque vehicular de la República Dominicana en el año 2016 fue de 3,854,038 vehículos¹⁶. De los cuales 816,740 el (21.18 %) son automóviles, 92,144 (2.39 %) autobuses, 2,096,196 (54.39 %) motocicletas, 405,292, (10.52 %) vehículos de carga (ver más en Anexo A 3).

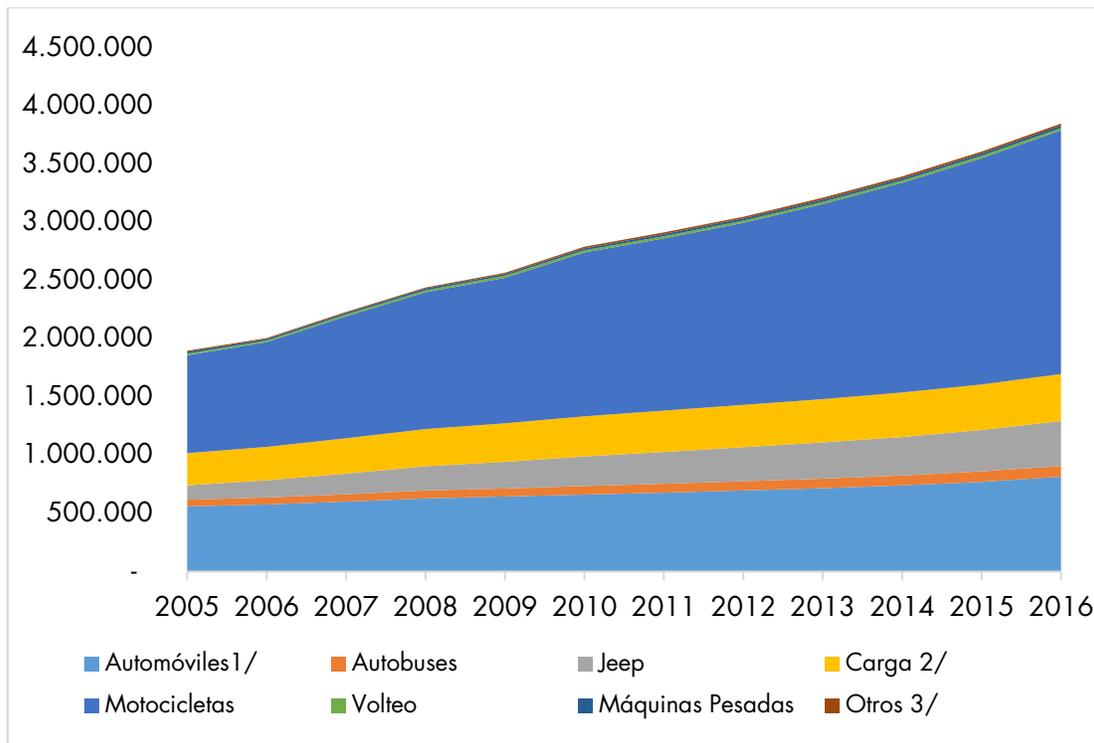
En el período 2005 – 2016, el parque vehicular dominicano creció en promedio 6.8% anual, pasando de 1,900,564 a 3, 854,038 unidades. Este crecimiento ha sido encabezado principalmente por los “jeep”¹⁷, con un crecimiento promedio de 12.2%, entre 2005 y 2016, seguido de “motocicletas” con un crecimiento de 8.8%, mientras que “autobuses” ocupa la tercera posición con un crecimiento de 4.7 % (ver cuadro completo en Gráfico 4).

¹⁵ El metro se define como sistemas ferroviarios de transporte masivo de pasajeros que operan en las grandes ciudades para unir diversas zonas de su territorio municipal y también de sus alrededores más próximos. Este tipo de transporte se caracteriza principalmente por la gran cantidad de pasajeros que permite transportar y por la gran frecuencia de horarios con los que cuentan para que la gente a cualquier hora pueda desplazarse sin inconvenientes a sus casas, trabajos o centros de estudios, entre otros lugares (DefiniciónABC, s.f.).

¹⁶ No se desagrega dicha población vehicular en públicos y privados, se tiene solo el dato agregado.

¹⁷ Engloba todo lo relacionado a “jeep” y “jeepeta”.

Gráfico 4. Composición del parque vehicular dominicano en el período 2005 - 2016.



Nota.

- 1/ Incluye privados públicos urbanos e interurbanos.
- 2/ Incluye camiones y camionetas
- 3/ Incluye remolques, ambulancias, montacargas y fúnebres.

Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del informe del Parque Vehicular de la Dirección General de Impuestos Internos (DGII).

Referidos a la estructura vial en el país, para el desplazamiento de los usuarios a través de los medios de transporte terrestre, la República Dominicana cuenta con 6 carreteras principales, las que permiten el enlace entre las principales provincias y puertos del país, se cuenta con una red vial de 19,705 kilómetros, 12,224 carreteras o rutas, de las cuales 9,872 kilómetros están asfaltados, y 9,833 kilómetros están sin asfaltar¹⁸, es decir, el 80.8% de las carreteras a nivel nacional están asfaltadas.

¹⁸ (Feller Rate, 2016)

Gráfico 5. Infraestructura vial de República Dominicana (Principales carreteras)



Fuente. Atlas de la República Dominicana.

En el país se dispone de 10 centros de peajes, ubicados en las principales vías, los mismos están diseminados en todo el territorio nacional, seis de estos centros recaudan ingresos¹⁹ en ambas direcciones de la vía y sólo cuatro lo hacen en una sola dirección. Los distintos puntos y precios de peajes²⁰ se describen a continuación:

- Autopista 6 de noviembre
- Circunvalación Juan Bosch 1
- Circunvalación Juan Bosch 2
- Circunvalación Santiago
- Autopista del Coral 1
- Autopista del Coral 2
- Autopista Duarte
- Circunvalación La Romana
- Autopista Las Américas
- Carretera Sánchez

¹⁹ RD Vial nace con el objeto de generar un patrimonio separado para la administración eficiente y transparente de ciertos bienes y derechos, con el objeto de asegurar el adecuado funcionamiento de la Red Vial Principal de la República Dominicana mediante la ejecución de las actuaciones y obras necesarias para su financiamiento, operación, ampliación, rehabilitación, conservación y mantenimiento, incluyendo actividades para el financiamiento de las mismas. Por lo tanto, desde su constitución el fideicomiso posee el carácter de actor clave en el desarrollo

²⁰ <http://rdvial.gob.do/peajes/coral-1/>

Cuadro 5. Precios y tarifas de los peajes, según tipo de vehículos, 2017.

Vehículo	Categoría	Monto
	Categoría 1 Vehículos con 2 ejes	RD\$ 60.00
	Categoría 2 Vehículos con 2 ejes más mellizas	RD\$ 120.00
	Categoría 3 Vehículos con 3 y 4 ejes	RD\$ 180.00
	Categoría 4 Vehículos con 5 y 6 ejes	RD\$ 240.00
	Categoría 5 Vehículos con 7 ejes o más	RD\$ 300.0

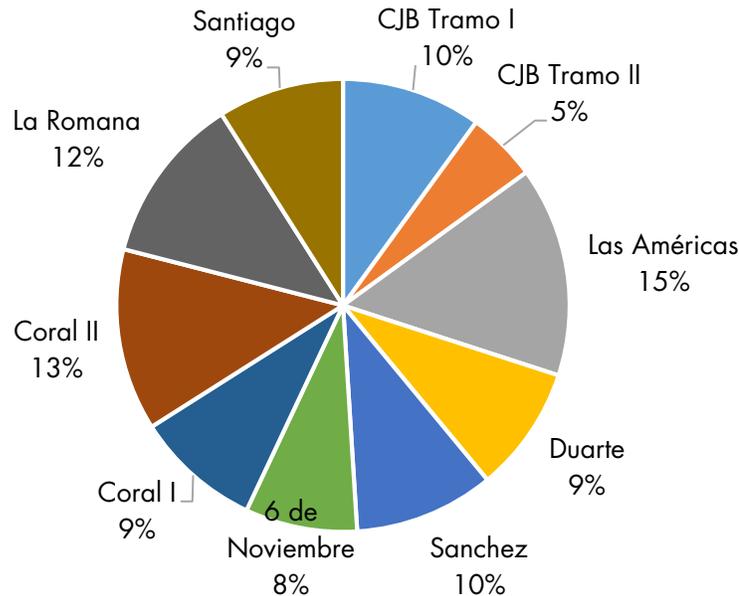
Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos Red Vial.

El Gráfico 6 muestra la recaudación por peaje para el mes de agosto del año 2016, siendo los puntos de mayores ingresos, el de Las Américas con un 15% de los ingresos, seguido por la estación Coral II con un 12%, y finalmente la Romana con un 12% de participación.

El precio de estos peajes es una variable de costo que incide directamente sobre un eventual incremento del pasaje o sobre los análisis de establecimiento de nuevas rutas expresos, debido al uso del tramo de circunvalación, ya que su tasa es mayor que el de la vía regular.

Debido a que el peaje de mayor recaudación es el que está ubicado en la Autopista Las Américas, es indicativo de que existe un mayor desplazamiento de vehículos hacia la Zona Este del país, debido a que es la región donde se encuentran la gran mayoría de los polos turísticos del país, el principal aeropuerto del país e importantes concentraciones urbanas que interactúan de forma continua con el Distrito Nacional y Santo Domingo, como es el caso de Boca Chica.

Gráfico 6. Composición de las recaudaciones de los peajes, agosto 2016



Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a Informe de Calificación de Feller Rate sobre Fideicomiso RD Vial, septiembre 2016.

Ahora, dada el nivel de apertura de la economía dominicana, que depende sustancialmente del comercio internacional, por lo que tener una estructura con la capacidad física y administrativa que ofrezca respuestas oportunas al volumen de carga que demanda el mercado es vital. De igual forma es necesario que esta logística esté integrada a un sistema de transporte capaz de garantizar que la cadena de suministro sea manejada de manera eficiente, es por ello que se requiere servicios de transporte que resguarden el compromiso hacia este mercado.

La institución encargada del manejo y control de la actividad marítima es la Autoridad Portuaria Dominicana, quien a través de la Dirección de Operaciones y Control Marítimo, es la responsable en el país de la ejecución de las actividades relacionadas con el atraque y desatraque de naves en las diferentes terminales que componen el Sistema Portuario Nacional; así como la protección contra acciones inapropiadas generadas por los buques, que vayan en contra de lo estipulado en reglamentaciones nacionales y convenios internacionales, de los que la nación es signatario²¹.

Para el manejo del movimiento de carga internacional el país cuenta con trece (13) puertos ubicados en diferentes polos geográficos, con especialidad en cada tipo de categorías de carga,

²¹ (Apordom, s.f.)

como: i) carga general suelta, ii) carga general contenerizada, iii) carga a granel sólida y iv) carga a granel líquida²².

Cuadro 6. Descripción de puertos en la República Dominicana, 2017

Puertos	Ubicación	Características	Tipo de Carga
Azua	Región Sur	Realiza operaciones de carga y descarga, es el principal puerto de recepción de gas licuado de petróleo, además de cemento y clinker.	Carga a granel líquida y sólida.
Arroyo Barril	Región Norte, Samaná	Operación de carga y descarga, además recibe buques turísticos.	Carga general y suelta.
Barahona	Región Sur	Realiza importaciones de carbón mineral y exportaciones de materiales como sal, yeso y cemento.	Carga a granel.
Boca Chica	Región Sur, zona este	Exporta e importa, también recibe buques turísticos, maneja productos como combustible y subproductos de papel.	Carga contenedores y carga general.
Multimodal Caucedo	Región Sur, Zona Este, desarrollado a base de inversión extranjera.	Es una terminal marítima y zona franca.	Carga contenerizada y suelta.
La Romana	Región Este, administrada, por el Central Romana.	Opera en las instalaciones del Central Romana, con carga y descarga de productos como azúcar y combustibles, además de cruceros.	Carga contenerizada, carga suelta.
Manzanillo	Región Nor-Oeste, administrada por la empresa, Corporación Portuaria del Atlántico.	Principal producto de exportación banano y frutos menores, además de productos como clinker y carbón mineral.	Contenedores refrigerados y carga a granel seca.

²² Estas clasificaciones de tipos de cargas serán descritas en el apartado de mercado relevante.

Pedernales	Región Sur, empresa responsable Cementos Andinos	Exporta productos como Clinker, piedra caliza, bauxita y cemento.	Carga a granel.
Puerto Plata	Región Norte	Operación de carga y descarga, además de recibir buques turísticos.	Carga contenerizada, carga a granel y carga a granel líquida.
Rio Haina	Región Sur, Haina Internationals Terminals (HIT).	Exporta e importa, posee almacenes para granos, aceites, cemento, productos químicos y capacidad para 2000 vehículos importados.	Carga general suelta, contenerizada, sólida y líquida.
San Pedro de Macorís	Región Este	Importa productos como Clinker, carbón y fertilizantes exporta azúcar, melaza y cemento en funda.	Carga general.
Santa Bárbara	Región Norte, Samaná	Destinado a recibir cruceros	Pasajeros
Santo Domingo	Región Sur	Opera con tres terminales de servicios diferentes, además de recepción de buques turísticos y funge como terminal para la empresa Molinos Modernos.	Carga general suelta, contenerizada, Ferry y carreros.

Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de Pro-Competencia en base a datos de Autoridad Portuaria Dominicana.

3.2. El mercado de transporte de carga

En la dinámica del transporte de carga participan varias figuras como son: el consignatario, que es la persona que envía la mercancía, el transportista o la empresa del transporte y el destinatario que es la persona a la cual va dirigida la mercancía²³. Los servicios de transporte terrestre de carga pueden ser ofrecidos por las navieras, o por agentes aduanales, quienes se encargan de la contratación de una empresa de transporte o transportistas individuales que trasladan la carga hasta el destino final para sus clientes, adicionalmente, los agentes económicos pueden contratar directamente a las empresas de transporte o transportista para los mismos fines.

²³ Estudio de Carga Terrestre RD-UNTAD, pdf.

Es importante indicar que en el mercado de transporte de carga existe, la Red Nacional de Tránsito Terrestre (RNTT), la cual es una institución pública que vela por el registro y control de los choferes que trasladan la carga hacia los diferentes puntos del país. Al 10 de mayo de 2017, la RNTT tiene una plantilla de 9,650 afiliados activos, estos representan aproximadamente el 2.44% de la cantidad de operarios y conductores ocupados al 2016 los cuales totalizan un aproximado de 394,025 del mercado general de transportistas.

Conforme a una entrevista realizada al director de la Red Nacional de Tránsito Terrestre esta institución realiza una labor de control y vigilancia, por ejemplo, mediante rotulación y auditorías aleatorias con el fin de indagar si los transportistas de carga están consumiendo o no estupefacientes. Lo anterior, con el objetivo de que el servicio sea de óptima calidad y se eviten accidentes. Sin embargo, agentes aduanales entrevistados sostienen que éstos deben recibir mayor inducción, ya que una queja constante es el mal manejo de las cargas.

Conforme a entrevistas de agentes relacionados al mercado y que contratan para sus clientes el servicio de transporte de carga, todos los transportistas y empresas de transporte deben estar afiliados a una entidad gremial, ya que se ven obligados por los “sindicatos” y/o federaciones a elegir únicamente de los operadores afiliados para contratar el servicio de transporte de carga. Según los agentes entrevistados, el costo de afiliación a un “sindicato”, en el puerto de Haina, si el “sindicato” es pequeño puede cobrar un monto de RD\$50,000 anuales y si el “sindicato” es grande puede requerir un pago de RD\$200,000 anuales. La diferencia entre ambos se establece por la presión que pueden ejercer en el puerto. Por ejemplo, en el puerto de Caucedo, se puede pagar una inscripción de RD\$500,000 a RD\$800,000 al año. Adicionalmente, los transportistas deben pagar a los “sindicatos” una mensualidad, y cumplir una cuota de viajes.

3.3. El mercado de transporte de pasajeros

Según su naturaleza el servicio de transporte de pasajeros que se demanda puede ser clasificado como homogéneo o heterogéneo²⁴. La configuración y diseño de red vial²⁵, dependerá o no del comportamiento que el usuario refleje al momento de su desplazamiento. Se considera como homogéneo el servicio de transporte que consiste en el desplazamiento de un punto a otro punto, con paradas asignadas o sin ningún tipo de estas, en nuestro caso, esta clasificación se observa en los servicios ofrecidos por los motoconchos, OMSA, Metro y servicios de empresas privadas

²⁴ Economía del Transporte, Clasificación del Transporte

²⁵ Una red de transporte es un conjunto de paradas o escalas unidas entre sí de manera organizada por medio de líneas, rutas o conexiones. Economía del Transporte pag. 76

como Caribe Tours. En tanto, el servicio heterogéneo es aquel que posee completa libertad con respecto a las paradas dentro de la ruta establecida, en esta categoría se visualiza a los choferes de carros y guaguas públicas pertenecientes a “sindicatos” y a los denominados “piratas²⁶”. Partiendo de estos conceptos, el servicio de transporte en la República Dominicana es ofrecido en ambas modalidades.

Existen tres tipos de conexiones en una red, la primera es una ruta directa que se desplaza desde un punto A al punto B; la segunda, es aquella que contiene un ramal que conecta a otra dirección C y finalmente la tercera es aquella que sale del punto A pasando por el punto B para llegar hasta el punto C, tomando en cuenta que pueden ser agregados más puntos.

Los distintos medios de transporte público que disponen los pasajeros para trasladarse de un punto inicial a un lugar de destino son los carros públicos, autobuses, motoconcho, taxis tradicionales, taxi Uber, Cabify, OMSA y metro. En cuanto al traslado turístico éste se realiza a través del transporte especializado en este sector, puede ser en autobuses, taxis, vehículo propio o rentado.

Acorde a los datos suministrados por la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET) para la ciudad de Santo Domingo, se tiene registrado la siguiente cantidad de unidades y rutas:

Cuadro 7. Cantidades de unidades y rutas registradas del transporte urbano, 2017

Modo de Operación	Cantidad de Unidades	Total de Rutas
Carros	16,429	117
Mini-Microbús	2,860	83
Autobuses	75	6
Total	19,364	206

Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercados de PRO-COMPETENCIA en base a datos de la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), abril 2017

Adicionalmente y según el Cuadro 8, la cantidad de operadores de rutas registrados en la oficina de la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET) al mes de abril de 2017 para la ciudad de Santo Domingo acorde al tipo de operador y medio de transporte, se observa que en la ciudad de Santo Domingo, existen registrados 75 “sindicato”, seguido de 73 asociaciones de transporte,

²⁶ Llámese a chofer de transporte público que no pertenece al “sindicato” que regula la ruta donde está brindando el servicio.

18 compañías que ofrecen el servicio de transporte urbano, 13 uniones de transporte urbano, 10 cooperativas y 2 federaciones de transporte.

Cuadro 8. Estadísticas de Tipos de Operadores, 2017

Tipo de Operador	Minibuses y Microbuses	Carros Públicos	Autobuses	Total
Asociación	19	52	2	73
Sociedad Comercial	11	6	1	18
Cooperativa	6	3	1	10
Federación	0	2	0	2
“Sindicato”	33	41	1	75
Unión	6	6	1	13
Otros ²⁷	8	7	0	15
Total General	83	117	6	206

Fuente: Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercados de PROCOMPETENCIA en base a datos de la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), abril 2017.

Es importante indicar que, según el estudio de campo realizado, los transportistas de pasajeros suelen estar afiliado a una entidad gremial de transporte y suelen operar de manera exclusiva en una única ruta. De los transportistas entrevistados, el 95.9% pertenecía a un sindicato, mientras el 2% no estaba afiliado²⁸. En el caso de choferes de guaguas, el 98.6% estaba asociado a un “sindicato”²⁹, asimismo de los choferes de motoconcho entrevistados, el 61.5% estaban afiliados a una entidad gremial, mientras el 38.5% no lo estaba. En el 93.9% de los casos los choferes operaban en una única ruta, mientras el 6.1% de los transportistas señaló que ofrecía el servicio en más de una ruta. Cuando se les preguntó por qué realizaban el servicio en esa única ruta, el 40.9% se refirió a la disponibilidad de la misma, o que era propietario o arrendatario de la misma ruta³⁰. Para las guaguas, la situación es similar, ya que 88.4% operaba en una sola ruta, el 10.1% ofrecía el servicio en varias rutas y el 1.4% no respondió.

²⁷ Agrupa aquellas personas jurídicas que no pertenecían a las categorías antes mencionadas.

²⁸ El restante 2% no respondió.

²⁹ 1.4% correspondió a la categoría “no aplica”.

³⁰ El 59.1% señalaron opciones como la antigüedad en la ruta, costumbre, beneficios, porque tenía un solo carro, o no respondieron o correspondió a la categoría “no aplica”.

De los choferes que afirmaron estar en una sola ruta, el 38.2% mencionó que era la única opción que tenían o que era la establecida por el sindicato. En relación a los motoconchos, 60.8% operaba en una única ruta, mientras que el 32.9% respondió que efectuaba el servicio en varias rutas³¹. Para aquellos que realizan el servicio en una sola ruta, el 28.5% manifestó que dependía de la disponibilidad de la ruta.

Cuando se realizó la pregunta sobre si era fácil cambiar de ruta, el 76.9% de los choferes de carros públicos dijo que no, mientras solo el 14.3% consideraba que si era fácil hacer el cambio de ruta³². Lo mismo sucedía con los choferes de guaguas, ya que 84.1% indicaba que no era fácil, el 11.6% le parecía que sí lo era³³. Para los choferes de motoconchos, el 68.5% manifestó que era difícil hacer cambio de ruta, 18.9% señaló que era fácil³⁴. En los casos que manifestaron que era difícil cambiar de ruta, los transportistas señalaron que se trataba de un proceso costoso y complejo.

Adicionalmente, los choferes de carros públicos manifestaron que para entrar al mercado es necesario contar entre RD\$10,000 y RD\$300,000, esto a los fines de poder alquilar o comprar la ruta. En el caso de las guaguas, el costo de una ruta puede alcanzar hasta RD\$1,000,000. Estos montos pueden, a partir de las características identificadas entre los choferes en operación, representar una barrera alta y significativa para los agentes que deseen operar en este mercado.

Mercado interurbano

Este tipo de servicio es realizado mediante autobuses para cubrir rutas específicas entre ciudades, con una frecuencia y horas determinadas. Este puede clasificarse en:

- Transporte expreso: que se refiere al servicio que se ofrece desde la ruta de inicio hasta la ruta final sin realizar ninguna parada.
- Transporte normal: que se refiera a aquel servicio de transporte que ofrece paradas en puntos intermedios durante un viaje, en esta modalidad, cada parada depende de donde el usuario desee quedarse.

El transporte expreso es realizado tanto por empresas privadas, es decir, autobuses no "sindicalizados", como por asociaciones y sindicatos, aunque usualmente es más común en las

³¹ E; 6.3% no respondió o correspondió a "no aplica".

³² 8.9% no respondió, no sabía o eligió que "no aplica".

³³ 4.3% dijo que depende o correspondió a "no aplica".

³⁴ 12.6% no sabe, no respondió o eligieron la categoría "no aplica".

empresas privadas de autobuses no “sindicalizados”. En esta subclasificación, conforme la página web de varios operadores, existen alrededor de 46 rutas interurbanas, donde operan, principalmente, 5 empresas (Ver anexo 5). Independientemente de la participación de las demás empresas estas rutas se dividen de la siguiente manera: Caribe Tours en 41, luego sigue Metro Tours que opera en 6, Transporte Espinal en 5, y Expreso Bávaro y Asociación de Propietario de Autobuses del Transporte Público de la Provincia La Altagracia (APTPRA) que realizan este servicio en menos de 3 itinerarios.

En el caso particular de la Asociación de Propietario de Autobuses del Transporte Público de la Provincia La Altagracia (APTPRA), se aduce que realizaron una inversión cuantiosa en autobuses, por lo que la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT) le concedió la ruta Santo Domingo – Higüey de manera exclusiva, impidiendo que nuevos operadores puedan acceder al mercado. Por otro lado, existe la modalidad de transporte normal que usualmente es realizado por guaguas sindicalizadas y, por ende, los usuarios durante el trayecto del viaje pueden quedarse en las zonas que deseen.

3.4. Mercado turístico de pasajero

El servicio de transporte turístico de pasajeros se concibe como el uso de la vía pública por parte de los turistas nacionales y extranjeros, en unidades vehiculares específicas, para concurrir a hoteles, restaurantes, aeropuertos, puertos marítimos, playas, ríos, lagos, centros de diversión, lugares y zonas turísticas y ecoturísticas, entre otras. El mismo se realiza en autobuses, minibuses y carros³⁵. De conformidad con la Ley núm. 84-79, el transporte turístico de pasajeros es regulado por el Ministerio de Turismo (MITUR). En marzo de 2017, existían cuarenta y cinco (45) empresas dedicadas al transporte turístico en autobús, registrando solo aquellos agentes económicos que ofrecen este servicio en Santo Domingo, La Romana, Puerto Plata, Samaná, Miches, y Bávaro, siendo esta última zona la que cuenta con una mayor cantidad de oferentes. Es importante precisar que, debido a las limitaciones de obtención de información sobre esta modalidad de transporte, el presente apartado sobre el transporte de pasajeros se concentra principalmente en el transporte urbano e interurbano de los usuarios.

Conforme el listado de empresas de transporte turístico en autobús del Ministerio de Turismo (MITUR) el total de autobuses en los años 2015, 2016 y lo que va de 2017 era de 436, 886 y 270 unidades, respectivamente. Lo que indica que se está produciendo una reducción considerable de autobuses por empresas en el 2017 en comparación con el año anterior.

³⁵ Decreto núm. 817-03 que aprueba el Reglamento para el Transporte Turístico Terrestre de Pasajero.

Conforme se observa en anexo en la Tabla A4, en el 2017, no hay registro de licencias vigentes para 16 empresas que si estaban operando en el año anterior.

4. Determinación del mercado relevante

De acuerdo, el artículo núm. 4, inciso (f) de la Ley General de Defensa de la Competencia, núm. 42-08 se define el mercado relevante como *el ramo de la actividad económica y la zona geográfica correspondiente definido de forma que abarque todos los bienes o servicios sustituibles, y todos los competidores inmediatos, a los que el consumidor podría acudir a corto plazo si una restricción o abuso diera lugar a un aumento significativo de los precios.* De esta definición se colige que el mercado relevante implica un elemento espacial toda vez que involucre que un espacio geográfico sea delimitado y por otro lado un análisis de sustituibilidad de determinados bienes y/o servicios.

El artículo núm. 8, para la determinación del mercado relevante, indica que deberán ser considerado los siguientes elementos: a) Identificación del producto o servicio; b) Identificación del área geográfica; c) La probabilidad efectiva de sustituir el bien o servicio de que se trate por otro suficientemente similar en cuanto a función, precio y atributos, de origen nacional o extranjero; d) El costo de distribución del bien o servicio, sus insumos más importantes, sus complementos y sustitutos, desde otros lugares del territorio nacional y extranjero, así como las limitaciones impuestas por otros agentes económicos y el tiempo requerido para abastecer el mercado desde otros lugares; e) La sustitución de la demanda; y f) Las restricciones normativas nacionales o internacionales que limiten el acceso de los consumidores a fuentes alternativas de abastecimiento o el de los proveedores a clientes alternativos.

4.1. Transporte de carga terrestre

En este mercado, se denomina transportista a la persona física o jurídica organizada legalmente que ejerce como actividad exclusiva o principal la prestación del servicio de transporte terrestre de carga. El servicio puede ser prestado por una empresa de transporte o por un transportista individual que es propietario o copropietario de una unidad de carga que opera independientemente por cuenta propia o de otro, con o sin carácter de exclusividad. Existen también los denominados fleteros que prestan el servicio por cuenta de otro, que actúa como

principal en la dirección del negocio que incluye la contratación y venta del servicio y la responsabilidad frente al cliente.³⁶

4.1.1. Mercados relevantes

El mercado relevante del transporte de carga puede definirse a partir de los diferentes tipos de mercancías para las que se suele solicitar este servicio, considerando la descripción y clasificación del tipo de carga de la Autoridad Portuaria Dominicana, así como los mercados relevantes determinados en el estudio de las “Condiciones de competencia en el transporte terrestre de carga realizado por la Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD)”, se pueden organizar de la siguiente manera:

- Cargas sueltas
- Cargas contenerizadas
 - Carga contenerizadas general
 - Carga en contenedores refrigerados
- Cargas a granel:
 - Carga a granel sólida
 - Carga a granel líquida

A continuación, se realiza una descripción de cada mercado:

- **Mercado relevante de cargas sueltas**

- Mercado Producto

Se define como el tipo de carga que se manipula en unidades independientes o en pequeñas cantidades, y se transporta en embalajes cuya forma, peso y dimensiones, se ajustan a las características que cada mercancía posee. Se suele transportar en sacos, cajas, bultos, pacas, piezas, maquinarias, entre otras, formando pequeños lotes para distintos destinatarios³⁷. Los tipos de mercancías que se consideran cargas generales o sueltas son: madera, acero, cemento, varillas, equipos y maquinarias industriales, así como vehículos.

³⁶ Mizrahi Alvo, E., & Guzmán Santos. Estudio de las Condiciones de competencia en el transporte terrestre de carga. Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD).

³⁷ Autoridad Portuaria de Dominicana (APORDOM).

➤ Mercado Geográfico

El mercado geográfico de este tipo de carga se define por las rutas para el transporte terrestre de carga en camiones cerrados que permiten la entrega oportuna de la carga entre el punto de origen y destino dentro de la República Dominicana³⁸.

Equipo de transporte:

Los equipos de transporte terrestre de carga suelta son camiones de caja cerrada para proteger la mercancía sin ninguna restricción adicional.

▪ **Mercado relevante de cargas contenerizadas**

El contenedor es un recipiente de carga para el transporte aéreo, marítimo o fluvial, transporte terrestre y transporte multimodal. Especialmente concebido para facilitar el transporte de las mercancías, sin operaciones intermedias de carga y descarga. Los contenedores equipados con dispositivos que facilitan su estiba y su manipulación, especialmente para el trasbordo de un modo de transporte a otro. Existen contenedores para múltiples usos, de manera que pueden ser transportados en ellos prácticamente todos los productos. Para los efectos de este estudio, este tipo de carga se puede clasificar en i) carga general contenerizadas y ii) carga en contenedores refrigerados³⁹.

○ **Carga general contenerizadas⁴⁰**

➤ Mercado Producto

Se define como carga general de diverso embalaje que se transporta en el interior de una caja metálica o de fibra de vidrio de un mismo tamaño, que permite movilizar mayor cantidad de carga en el menor tiempo posible. Se suele movilizar mercancías como equipos electrónicos, medicinas, alimentos, bebidas y vehículos.

El mercado de producto se asume como el de transporte terrestre de los contenedores montados en plataformas y remolcados por cabezotes de un punto de origen hacia un punto destino en un tiempo determinado.

³⁸ (Mizrahi Alvo & Guzmán Santos , 2011)

³⁹ (Mizrahi Alvo & Guzmán Santos , 2011)

⁴⁰ (Mizrahi Alvo & Guzmán Santos , 2011)

- Mercado Geográfico:

El mercado geográfico de este tipo de carga se establece por las rutas para el transporte terrestre con camiones adaptados para el transporte de contenedores que permitan su entrega entre el punto de origen y el de destino dentro de la República Dominicana.

Equipo de transporte:

El equipo necesario para el transporte terrestre de contenedores consiste en plataformas remolcadas por cabezotes (tracto-camiones) que no pueden ser sustituidos por otro tipo de equipo de transporte terrestre, ya que sus ventajas se asocian a la facilidad de embalaje y a la posibilidad de integrarse al transporte marítimo intermodal.

- **Mercado de carga en contenedores refrigerados⁴¹.**

- Mercado Producto

El comercio internacional de productos perecederos se lleva a cabo en contenedores refrigerados en transporte terrestre o marítimo o paletizado por transporte aéreo. Los principales productos transportados en sistemas refrigerados son las frutas y verduras y los productos cárnicos. En este caso los fletes son más costosos, y en algunos casos suelen enviarse cortes especiales de altos precios preparados y empacados para una clientela especializada como hoteles y restaurantes.

En virtud de lo anterior, el mercado de producto se define como el de transporte terrestre de carga refrigerada en camiones refrigerados o en contenedores refrigerados montados en plataformas y remolcados por cabezotes de un punto de origen hacia un punto de destino dentro del país.

- Mercado Geográfico

El mercado geográfico de este tipo de carga se define por las rutas para el transporte terrestre con camiones refrigerados o cabezotes que remolcan contenedores refrigerados que permitan su entrega oportuna entre el punto de origen y destino dentro de la República Dominicana. La carga puede tener un origen nacional y/o internacional y viceversa.

⁴¹ (Mizrahi Alvo & Guzmán Santos , 2011)

Equipo de transporte:

El equipo de transporte consiste en camiones refrigerados o el transporte de contenedores refrigerados por cabezotes que no pueden ser sustituidos por otros medios de transportes convencionales, ya que se considera que el equipo para el transporte de productos perecederos comprende características muy específicas correspondiente al traslado de mercancías que requiere de su conservación. En virtud de lo cual los clientes que demandan este servicio, no tienen la opción de utilizar medios alternativos para estas mercancías. Así como, los contenedores no tienen usos alternativos para otras actividades económicas.

▪ **Mercado relevante de cargas a granel**

Es la carga que se transporta en abundancia y sin embalaje; se estiba directamente en la bodega de los buques en grandes compartimientos especialmente acondicionados. Este tipo de carga se puede clasificar en i) carga a granel sólida y ii) carga a granel líquida⁴².

○ **Carga a granel sólida**⁴³

➤ Mercado Producto

La carga a granel sólida se constituye por granos (trigo, maíz, arroz, cebada, avena, centeno, sorgo, soja, legumbres, entre otras), mineral de hierro (minerales ferrosos y no-ferrosos, aleaciones ferrosas, arrabio, chatarra, etc.), carbón, bauxita, madera, cemento, materiales de construcción, productos químicos (fertilizantes, plástico en gránulos, resina o polvo, fibras sintéticas, etc.), alimentos secos (para animales o humanos: alfalfa, cítricos, alimento para ganado, harina, azúcar, semillas, entre otras), y gráneles de minas: (arena y grava, cobre, hierro, sal, entre otras).

El mercado de producto de este tipo de carga es de transporte terrestre de mercancía a granel sólida mediante camiones diseñados para este propósito de un punto de origen y destino en un tiempo determinado.

En los puertos, los gráneles sólidos o secos y líquidos requieren poca manipulación, movilizándose hacia los vehículos de transporte en bandas transportadoras y ductos respectivamente, empujados por bombeo o succión, cucharones y otros elementos mecánicos.

⁴² Autoridad Portuaria de Dominicana (APORDOM).

⁴³ (Mizrahi Alvo & Guzmán Santos, 2011)

Esta carga es usualmente depositada o vertida con una pala, balde, como líquido o sólido en un depósito para material a granel, carro de ferrocarril o en la caja de un camión, tráiler, entre otros. También es necesario considerar que algunos contenedores están adaptados para recibir gráneles sólidos por lo que cierto tipo de carga será transportada en contenedor.

➤ Mercado Geográfico

El mercado geográfico de este tipo de carga se define por las rutas para el transporte terrestre con camiones abiertos o plataformas adaptadas para gráneles sólidos que permitan su entrega oportuna entre el punto de origen y destino dentro de la República Dominicana.

Equipo de transporte:

El equipo de transporte terrestre comprende una especialización conforme el tipo de mercancía, por ejemplo, puede variar al tratarse de granos, cemento o minerales no metálicos, así como puede tratarse de equipos poco especializado consistente en plataformas para mercancías que se empaquetan en sacos o en camiones de carga con recipientes abiertos que reciben la carga a granel. Asimismo, algunos gráneles se transportan por contenedores. Sin embargo, determinados gráneles sólidos como los granos requieren de transporte especializado en tolvas para mantener su frescura.

○ **Carga a granel líquida⁴⁴**

Los productos que suelen englobarse en esta categoría son el petróleo, lubricantes, gasolina, diésel. En República Dominicana hay dos ordenamientos que es necesario cumplir para poder transportar combustibles y sustancias peligrosas. Por una parte, el artículo 16 del Reglamento núm. 307 de la Ley de hidrocarburos, núm. 112-00 establece que para el transporte de combustibles es necesario obtener una licencia autorizada por el Ministerio de Industria, Comercio y MIPYMES (MICM). Dicha licencia se otorga después de realizar una inspección al vehículo sobre las condiciones de seguridad que ofrece (extinguidores, pintura general y limpieza; tanque asegurado al chasis; salpicaderos y loderas; conexiones eléctricas aisladas; rótulos y luces preventivas; escalera; plataforma antideslizante entre otras).

Asimismo, es necesario que la cola o tanque tenga una fecha reciente de fabricación, máxima diez años atrás de la fecha de inspección del Ministerio de Industria Comercio y MIPymes (MICM), y el cabezote tenga una fecha reciente de fabricación máxima de seis años atrás a la fecha de

⁴⁴ (Mizrahi Alvo & Guzmán Santos , 2011)

inspección del Ministerio de Industria Comercio y MiPymes (MICM), para solicitud de primera licencia; el período de funcionamiento no debe exceder los veinticuatro años a partir de la fecha de su fabricación.

Por otra parte, el Reglamento para el Transporte de Sustancias y Materiales Peligrosos del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales establece la obligación de registrar el vehículo en el Ministerio del Medio Ambiente (artículo 7) que deberá ser renovado anualmente (artículo 9) previa aprobación de inspecciones semestrales (artículo 12). Los requisitos para aprobar la inspección se refieren a las condiciones de seguridad que deben ofrecer los vehículos.

Se considera que estos requisitos permiten delimitar al transporte de combustibles como un mercado relevante, ya que es un tipo de transporte plenamente diferenciado de los demás que no puede ser sustituido ya que los vehículos deben cumplir con los requisitos establecidos por el MICM y por el Ministerio del Medio Ambiente.

El mercado de producto se define como el de transporte terrestre de combustibles en camiones autorizados desde un punto de origen hacia un punto de destino en un tiempo determinado.

➤ Mercado Geográfico

El mercado geográfico de este tipo de carga se define por las rutas para el transporte terrestre de combustibles que permitan su entrega entre el punto de origen y el punto de destino dentro de la República Dominicana.

Equipo de transporte:

El equipo de transporte consiste en camiones cisterna o colas remolcadas por cabezotes con sistemas de control de seguridad propios y controles de gravedad de manera que no tienen sustitución por otro tipo de transporte terrestre de carga.

Cabe mencionar que todos los materiales peligrosos están regulados por el Reglamento para el Transporte de Sustancias y Materiales Peligrosos del Ministerio del Medio Ambiente por lo que el mercado relevante en su dimensión de producto estará formado por todos aquellos prestadores del servicio de transporte que puedan cumplir con las regulaciones establecidas. En la medida en que se requiera un transporte especializado del material peligroso de que se trate, el mercado

relevante estará formado por el número de camiones que tienen la posibilidad de transportar la carga especializada.

4.1.2. Análisis de sustituibilidad desde la demanda

Conforme al tipo de mercancías antes descritas y a las especificaciones que debe proporcionar el equipo de transporte que demanda el usuario, se infiere **que puede no existir sustituibilidad por el lado de la demanda**. En particular, los servicios especializados como el transporte de combustible o ciertas cargas específicas, por ejemplo, en el caso de productos que deben mantenerse en temperaturas frías a través de contenedores refrigerados, no tienden a tener sustitutos directos de la demanda, lo anterior suele suceder con las demás mercancías, debido a que las mismas poseen cierto grado de especialización al que corresponde el equipo de transporte⁴⁵.

4.1.3. Análisis de sustituibilidad desde la oferta

El análisis de sustitución desde la oferta se refiere a la determinación de las empresas capaces y dispuestas de comenzar rápidamente a producir el bien o prestar el servicio que es objeto de estudio, sin incurrir en costes o riesgos adicionales significativos. Las empresas que cumplen con esta condición se les suele denominar “competidores potenciales inmediatos”. En general se requiere que la entrada de agentes económicos ocurra rápido (en menos de un año), sea efectiva (en una escala lo suficientemente grande para afectar los precios) y sin necesidad de importantes inversiones hundidas⁴⁶. Se requiere que estos agentes posean las facilidades necesarias para ofrecer el servicio, cuenten con el “know-how” del mercado y sean capaces de comenzar a ofrecer el servicio rápidamente, en menos de un año y a un costo insignificante.

La sustituibilidad por el lado de la oferta de la prestación del servicio de transporte de mercancía, implica la posibilidad de que ante un aumento en la tarifa entre 5%-10% de manera no transitoria, puedan existir agentes económicos capaces de realizar las inversiones adicionales para comenzar a prestar el servicio.

⁴⁵ Es importante precisar, que PRO-COMPETENCIA en aras de conocer los pormenores sobre las preferencias y posibilidades de sustitución realizó solicitudes de información al Consejo Nacional de la Empresa Privada, inc. (CONEP), mediante comunicación DE-268-2017, pero no obtuvimos respuesta sobre los datos requeridos, los cuales fueron reiterados mediante la comunicación DE-444-2017.

⁴⁶ Office of Fair Trading. Reino Unido. (2004). Market definition.

En el transporte de mercancías en la República Dominicana, conforme a diversas fuentes⁴⁷, se estima que aproximadamente el 80% del servicio es prestado por la Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO). Si bien es cierto que las empresas podrían optar por la adquisición de su propio equipo de transporte, tienen la limitación de hacerlo, debido a las barreras artificiales creadas por los agentes de “sindicatos”, restringiendo así, cualquier presión competitiva que deba primar en un ambiente de competencia. **En conclusión, se considera que debido a las limitantes actuales no existe por el lado de oferta, proponentes que puedan generar rivalidad en el mercado.**

4.2. Transporte urbano de pasajeros

En cuanto al transporte urbano de pasajeros, se analizará las condiciones de competencia en el servicio ofertado en carros públicos, autobús y motoconcho. Por otro lado, también se analizará el transporte turístico de pasajeros y el transporte interurbano. El servicio de transporte público de pasajeros puede ser ofertado en dos modalidades: transporte urbano y transporte interurbano. El primero es aquel que provee desplazamiento de un punto a otro en el área de una ciudad, mientras, el segundo se refiere al desplazamiento de personas entre núcleos urbanos diferentes situados dentro de un mismo término municipal y entre núcleos urbanos diferentes situados dentro de distintos términos municipales⁴⁸.

Este tipo de transporte se realiza a través de las siguientes modalidades:

- Transporte en carros públicos
- Transporte en guaguas
- Transporte en motoconcho
- Transporte en taxis
- Metro

Este tipo de servicio suele ser realizado por empresas, “sindicatos”, asociaciones y persona física individual. Adicionalmente, en Santo Domingo y Santiago, el Estado interviene en el mercado no solo a través de las instituciones que tienen un rol regulador, sino que además opera la Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA) que presta el servicio de transporte público de pasajeros, así como el metro en Santo Domingo.

⁴⁷ Por ejemplo, el estudio sobre Condiciones de competencia en el transporte terrestre de carga realizado por la Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD).

⁴⁸ Normativa para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en República Dominicana. Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT).

4.2.1. Mercado relevante

La identificación del mercado relevante del transporte urbano en el caso de carros públicos, se apreció que existe cierta sustituibilidad de la demanda con las guaguas por parte de los hogares. Dicha sustituibilidad se confirma cuando, en las entrevistas realizadas (ver sección siguiente), los choferes de carros públicos indican que los medios que consideran como sus rivales en el servicio de transporte son los autobuses (guaguas) y viceversa. Lo anterior es indicativo de que el transporte de pasajeros en carros públicos y en guaguas conforma el mismo mercado relevante.

De manera complementaria para el análisis de mercado relevante, se aplicó un análisis de correlación de los precios como herramienta estadística para la determinación del mercado relevante. Conforme Stigler y Sherwim (1985), dos productos están en el mismo mercado si los precios se mueven simultáneamente. De tal manera, que, si los precios de dos productos o servicios evolucionan en términos absolutos o relativos con un alto grado de correlación, se puede inferir que forman parte del mismo mercado relevante.⁴⁹

En el Cuadro 8 se presentan las correlaciones de las series de precios del servicio del transporte de carros públicos, motoconcho y autobús. En este sentido, los resultados antes descritos **sugieren que tanto el transporte de pasajeros en carros públicos como en guaguas conforman un mismo mercado relevante.** (Ver anexo 4 para detalles estadísticos sobre la correlación).

Cuadro 9. Matriz de correlación de precios del mercado de transporte urbano de pasajero, 2017

	Carro público	Motoconcho	Autobús
Carro público	1.0000		
Motoconcho	0.9651 *	1.0000	
Autobús	0.5663 *	0.4371 *	1.0000

Notas. Para la aplicación de esta prueba de correlación de precios se utilizaron, los índices de precios mensuales del Banco Central de la República Dominicana, correspondientes al periodo 2011 hasta 2016, de los siguientes servicios: transporte en carros públicos, transporte en motoconcho y transporte en autobús urbano.

Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA.

En el caso de los vehículos de motor, los datos indican que los servicios de transporte de pasajeros en motor conforman un único mercado relevante, debido a que el 59.4% de los choferes de este

⁴⁹ Superintendencia de Industria y Comercio de Colombia. Guía de concentración empresarial, 2004.

medio de transporte reveló que no tenía competencia y de las entrevistas realizadas a los choferes de carros públicos y guaguas, en ambos casos, menos del 6% indicó que considera el motoconcho como medio de transporte que competía por sus pasajeros. Además, el Cuadro 8 indica que existe un coeficiente de correlación estadísticamente significativo de 0.96 entre el **transporte de carros públicos y motoconcho, por lo que esta prueba sugiere que forman parte del mismo mercado relevante.**

En relación al transporte de carros públicos y transporte en autobús el coeficiente de correlación es de 0.57. Sin embargo, el coeficiente de correlación entre el autobús y el motoconcho resulto ser de 0.43, **por lo que estas modalidades no pertenecerían al mismo mercado relevante.** Sin embargo, atendiendo al mercado geográfico, esta correlación no es atribuible, a partir de lo cual no pertenecen al mismo mercado relevante. En tal sentido, cabe destacar, que la dinámica de funcionamiento de las distintas modalidades de transporte, el servicio de transporte de pasajeros que se ofrece en carros públicos y en guaguas poseen características similares, ya que suelen recoger a los pasajeros de la misma manera, es decir, ya sea en paradas específicas o conforme encuentran pasajeros en el trayecto de su viaje. En cambio, en el caso de motoconcho los usuarios deben desplazarse a zonas específicas para acceder al servicio.

Es importante precisar que se decidió otorgar mayor ponderación a los resultados obtenidos mediante las encuestas, los cuales sugieren que el servicio de traslado de los pasajeros en carros públicos y autobús forma parte del mismo mercado relevante y el servicio de motoconcho constituye un único mercado.

Mercado relevante geográfico

La Comisión Europea considera que el mercado geográfico comprende “la zona en la que las empresas afectadas desarrollan actividades de suministro de los productos y de prestación de los servicios de referencia, en la que las condiciones de competencia son suficientemente homogéneas y que puede distinguirse de otras zonas geográficas próximas debido, en particular, a que las condiciones de competencia en ella prevaletientes son sensiblemente distintas a aquéllas”⁵⁰.

Acorde con el trabajo de campo, los usuarios no muestran sustituibilidad del área donde es frecuente que demanden el servicio de transporte si ocurriese un aumento en la tarifa del servicio. En el caso de los hogares que utilizan carros públicos para desplazarse, el 22% se desplazaría a

⁵⁰ Comisión Europea (1997). “Comunicación de la Comisión relativa a la definición del mercado de referencia a efectos de la normativa comunitaria en materia de competencia”.

otro lugar para acceder al servicio de transporte, mientras el 75% no lo haría.⁵¹ Para aquellos usuarios que usan guaguas, sólo el 7% se trasladaría a otra área, a diferencia del 86% que mostró resistencia al cambio⁵². Los usuarios de motoconcho muestran una mayor disposición al cambio, ya que el 33% indicó que estaría dispuesto a desplazarse, el 50% no se trasladaría a otro lugar⁵³. Sin embargo, los usuarios que indicaron estar en disposición de realizar un cambio del lugar donde demanda el servicio, solo se trasladarían a un lugar cercano, a modo de ejemplo, en el caso de los usuarios que utilizan carros públicos como mínimo se trasladarían la distancia equivalente a un tiempo mínimo de 5 minutos y como máximo 30 minutos.

Es necesario precisar que para aquellos usuarios que perciben como no intercambiable el lugar donde suelen demandar el servicio de transporte, se les interrogó sobre el porqué de su respuesta: para los usuarios de carros públicos las razones fueron diversas, tales como: la distancia que tendrían que recorrer para llegar a otra ruta (46%), consideran que es más costoso trasladarse a otro lugar (12%), es la única opción de ruta (14%)⁵⁴. Las razones son similares para los usuarios de guaguas, ya que indicaron que no se desplazarían por: la distancia (54%), porque representaría un mayor gasto (6%), por ser la única opción de ruta (4%), por comodidad o facilidad (10%)⁵⁵. En caso de las personas que demanda el servicio de transporte en motor, indicaron las siguientes opciones: la distancia (52%), rapidez (7%), única opción (7%)⁵⁶.

En consecuencia, se percibe que para los usuarios, la distancia a desplazarse es un factor importante al momento de seleccionar un servicio de transporte. Esto es indicativo, de que, atendiendo a la demanda, el mercado geográfico de transporte urbano de pasajeros, estaría definido por los movimientos de los usuarios que se trasladan de un punto a otro dentro de una misma ciudad, por lo que cada ruta podría constituir un mercado geográfico. No obstante, es importante precisar que, debido a la conexión entre los diversos "sindicatos" a través de las federaciones de transporte, existen condiciones homogéneas en el comportamiento de los agentes a nivel nacional, y por ende, operan bajo los mismos lineamientos o funcionan bajo las mismas condiciones. Esto implicaría que las condiciones de competencia son homogéneas a nivel nacional, y que el impacto de las acciones y decisiones de los "sindicatos" o federaciones sea susceptible de tener un alcance nacional. En este sentido, a efectos del presente estudio, se concluye **que el mercado relevante geográfico es nacional.**

⁵¹ El restante 3.3% no respondió.

⁵² El 2% no respondió, mientras 5% corresponde a "no aplica".

⁵³ El 11% correspondió a la categoría "no aplica", mientras el 6% no respondió.

⁵⁴ Adicionalmente, el 12% no respondió, 6% indica que por motivos de comodidad, 6% por rapidez, tiempo, seguridad o confianza, y 2% a "no aplica".

⁵⁵ Entre otras razones: (2%) confianza, (8%) no respondió, (13%) "no aplica", (2%) simplemente no haría la sustitución.

⁵⁶ Entre otras opciones: comodidad (4%), economía (4%), no respondieron (4%), "no aplica" (7%), no cambiaría (4%), preferencias por ese medio de transporte (7%).

4.2.2. Análisis de sustituibilidad desde la demanda

El criterio de sustitución desde la demanda implica identificar el conjunto de bienes que son sustituibles desde el punto de vista de los consumidores por ser similares en cuanto a función, precio y atributos. Cabe destacar, que la capacidad de los clientes o consumidores de optar por los productos de la competencia o “productos rivales” es usualmente la presión competitiva más directa y eficaz que opera sobre los agentes económicos que participan en un mercado.

Referidos al deseo o capacidad de los hogares de reemplazar su demanda ante aumentos en los precios y acorde con las encuestas realizadas, los hogares que utilizaban únicamente carros públicos indicaron que, si ocurriese un aumento entre 5% a 10% del precio, un 71.3% manifestó que seguiría desplazándose en carros públicos y el 28.7% se cambiaría a otro medio de transporte, y un 28.7% se desplazaría en otro medio de transporte. Dentro de estos usuarios que deciden movilizarse en otros medios de transporte, el 74% utilizaría guaguas públicas no estatales, el 9% elegiría motoconcho, mientras el restante 17% utilizaría el metro, la OMSA, un taxi tradicional o simplemente caminaría.

Cuando se repite el ejercicio sobre un aumento de 5% a 10% en la tarifa del servicio de transporte de pasajeros de manera no transitoria, para aquellos hogares que solo utilizaban guagua, los resultados arrojaron que solo el 7.1% estaba dispuesto a cambiar de medio de transporte, mientras que el 85.7% mostró resistencia al cambio⁵⁷. En el caso de los motoconchos, los hogares ante un aumento entre 5%-10% del precio del servicio de transporte en motor, revelaron que el 30.3% estaría dispuesto a utilizar otro medio de transporte, pero también en los resultados se percibe resistencia al cambio, ya que el 65.8% no realizaría el mismo, mientras el 3.9% no respondió o la pregunta no aplicaba. Del 30.3% que está dispuesto a sustituir el motoconcho por otro servicio, lo haría por guagua (7.9%), carros públicos (3.9%), o caminar (5.3%)⁵⁸.

En este sentido, los resultados antes descritos revelan que los hogares no están dispuestos a cambiar del medio de transporte de servicio que utilizan, sin embargo, es importante precisar que si bien es cierto el ejercicio de un aumento entre 5%-10% se realizó en base aquellos agentes que solo indicaron en la encuesta un único medio de transporte, más de un 25% había indicado el uso combinado de dos medios de transporte, por ejemplo, carros públicos y autobús, o utilizaban carros públicos en conjunto con motoconcho, entre otras combinaciones. Esto es indicativo de **que la población suele utilizar más de un único medio de transporte para movilizarse en la ciudad.**

⁵⁷ El 7.2% no respondió o la pregunta no aplicaba.

⁵⁸ El restante 82.9 % correspondía a la categoría de que la pregunta no aplica, no responde o que utilizaría bicicleta (1.3%).

4.2.3. Análisis de sustituibilidad desde la oferta

Referidos a la percepción de los choferes respecto a la competencia en sus rutas, los choferes de carros públicos ante la pregunta de cuáles medios de transporte consideraban que competían por los usuarios en sus rutas, el 56.2% indicó que eran las guaguas –resultado coherente con la respuesta de los usuarios de carros públicos, que apuntaron a las guaguas como principal medio sustitutos en casos de aumentos de precios-, el 30.9% dijo que no tenía ningún medio de transporte con el cual competir, el 3.1% estableció que el metro, el 2% mencionó que otros carros públicos, el 8.6% comentó que otros, o carros “piratas”, o simplemente no respondieron la referida pregunta. Adicionalmente, cuando se le formuló la pregunta de manera diferente a los transportistas, pero con el mismo objetivo, acerca de quienes ellos consideraban como sus competidores para el transporte de pasajeros, el 25.3% manifestó que los choferes de guaguas, el 16% contestó que choferes “piratas”, 11.3% los otros choferes afiliados al sindicato, el 19.3% choferes de otras rutas, el 11.3% simplemente no tenía competidores, mientras el restante 16.7% corresponde a otras categorías, por ejemplo, choferes de motoconcho o que no respondieron.

En relación a los transportistas de guaguas de transporte urbano, sobre la interrogante acerca de cuáles medios de transporte consideraban que competían por sus pasajeros, el 23.2% indicó que carros públicos, el 36.2% manifestó que se trataba de otras guaguas, 31.9% indicó que no competía con ningún medio de transporte, el 4.3% motoconcho, 2.9% reveló que tanto el metro como la OMSA⁵⁹. Cuando se les preguntó las razones por las cuales consideran que compiten con el medio de transportes antes indicado, la principal razón, en el 49.3% de los casos, fue referente a que transitan en la misma ruta, mientras un 4.3% lo consideró al entender que ambos medios recogían a los pasajeros en las mismas paradas⁶⁰.

Por tanto, del lado de la oferta, en el caso del transporte de carros públicos y guaguas, la dinámica de funcionamiento es la misma, ya que tienden a operar mediante rutas establecidas por los “sindicatos”, suelen recoger a los pasajeros conforme paradas específicas o de acuerdo a donde se encuentre el usuario en espera de transporte. Por ende, se puede concluir que ambos poseen el mismo conocimiento sobre la operación del transporte de pasajeros. Adicionalmente, los “sindicatos” de transporte urbano suelen estar conformados en conjunto por carros públicos y guaguas, por lo que se percibe que ambos cumplirían las mismas estrategias de operación y comportamiento. **En este sentido, se considera que existe sustituibilidad por el lado de la oferta entre ambas modalidades de servicio.**

⁵⁹ El restante 1.4% corresponde a la categoría de N/A.

⁶⁰ En el 31.9% resultó ser “no aplica”, 14.5% indicó diversas razones como: ruta más barata, rapidez. o mejores precios.

Cuando se realizaron entrevistas a los choferes de motoconcho, se trató de obtener su percepción sobre qué medios consideraban que competirían por el desplazamiento de sus pasajeros, el 59.4% reveló que no tenían ningún medio con el cual competir, el 11.9% consideró que carros públicos, 11.2% que otros choferes que ofrecen el servicio en motoconcho, un 7% guaguas, el 10.5% restante engloba opciones como el metro, taxi, no respondieron o la pregunta no aplicaba.

En el caso del servicio a través de motores, estos muestran una forma de operación distinto, ya que, a diferencia de los carros públicos y guaguas, tienen paradas especificadas donde los usuarios deben acercarse para recibir del servicio. Además, de la limitante de que solo puede transportar un único pasajero, conforme la costumbre del mercado, lo que le impide además la posibilidad de realizar largas distancias, ya que el costo por pasajero se convierte en una limitación importante. Adicionalmente, FENATRADO solo afilia a transportistas de carros públicos y guaguas, y no así, a choferes de motores, lo cual también indica que esta última modalidad opera de manera distinta.

De tal manera, en base a los resultados de las encuestas y entrevistas que reflejan el funcionamiento y particularidades de este mercado, considerando tanto la sustituibilidad de la demanda y oferta, se determinó que existen dos mercados relevantes de servicios: **i) el servicio de transporte urbano de pasajeros en carros públicos y guaguas; y ii) el servicio de transporte urbano de pasajeros en motor.**

4.2.4. Análisis de concentración

Conforme las informaciones suministradas por la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET) sobre los operadores de rutas en minibuses, microbuses, autobuses y carro público en la ciudad de Santo Domingo, en base a la cantidad de unidades que posee cada entidad gremial o agente económico de transporte, **el Índice de Herfindahl e Hirschman (IHH) es no concentrado en el servicio de transporte de pasajeros**, al arrojar un resultado de 104.5 puntos (Ver en anexo tabla 164). No obstante, es importante aclarar que en ocasiones en un mercado no concentrado puede ser viable la coordinación de conductas, y, por ende, la realización de práctica anticompetitivas cuando existe un mecanismo de facilitación de comunicación y coordinación como puede ser el caso de las entidades gremiales.

Es importante especificar que los sindicatos y asociaciones de transporte operan como instituciones únicas, sin estar las unidades individuales en capacidad de tomar decisiones gerenciales como el precio, por tanto, el análisis de concentración del mercado debió realizarse considerando los

sindicatos completos y segmentando la información por rutas, esto muy posiblemente incrementaría considerablemente el nivel de concentración de los mercados. No obstante, dada la baja disposición de los agentes del mercado, no fue posible obtener esta información.

4.3. Transporte turístico de pasajeros

Acorde con las participaciones de cada empresa en base a la cantidad de unidades de autobuses que posee, se aprecia que el Índice de Herfindahl e Hirschman (IHH) **es no concentrado en el servicio de transporte turístico**, al arrojar un resultado de 450.93 puntos. No obstante, es importante aclarar que en ocasiones en un mercado no concentrado puede ser viable la coordinación de conductas, y, por ende, la realización de práctica anticompetitivas cuando existe un mecanismo de facilitación de comunicación y coordinación como puede ser el caso de las entidades gremiales.

Es importante precisar que el análisis debió realizarse acorde con el mercado relevante del transporte turístico y efectuarse el análisis de concentración por entidad gremial y segmentando la información por ruta turística. Sin embargo, por las limitaciones de obtención de información no fue posible realizar dicho análisis.

4.4. Transporte interurbano

Conforme el sondeo realizado a los transportistas, estos usualmente solo operan en una sola ruta acorde con la asignación del sindicato al que pertenecen. Pues, el 93.1% de los transportistas señaló que opera en una ruta exclusiva y solo el 6.9% dijo que operaba en varias rutas. No obstante, el 66% de los interrogados estaba dispuesto a operar en otras rutas si tuvieran la oportunidad, en cambio el 34% indicó que no estaría dispuesto. El 51.9% había mencionado que opera en solo una ruta porque era la única opción con la que contaba y porque era la única ruta asignada por el sindicato⁶¹. En relación a los precios, el 93% de los choferes entrevistado indicó que la tarifa era establecida por el sindicato o federación al que pertenecían, mientras el 3% indicó que la tarifa era establecida por el chofer y restante 3% no respondió. Los resultados anteriores evidencian limitaciones en la capacidad de los conductores respecto a su decisión de participar en más de una ruta a la vez.

⁶¹ Entre otras opciones: (14.8%) costumbre, (11.1%) porque era la ruta de su preferencia, (7.4%) por poco tiempo para operar en otras rutas, (7.4%) por los beneficios, (3.7%) porque era el fundador de la ruta y (3.7%) no respondió.

En este sentido, los resultados de las entrevistas son indicios razonables de la existencia de asignaciones de rutas, y, por ende, de una división territorial por transportistas, indicando, además, de que no existe la libertad de negociación de tarifa, sino que la misma es establecida por los “sindicatos”, en los casos de los autobuses “sindicalizados”. En consecuencia, **se produce una coordinación de acciones que atenta contra la rivalidad que debe primar en los mercados**, así como se reduce el nivel de incertidumbre que debe existir entre agentes competidores.

4.4.1. Mercados relevantes

Para el servicio del transporte interurbano se realizó un análisis del conjunto de bienes que son sustituibles desde el punto de vista de los consumidores por ser similares en cuanto a función, precio y atributos. En particular, se determinó si existe otro tipo de servicio que los consumidores consideran como sustitutos. La sustituibilidad entre los usuarios que frecuentemente utilizan guaguas “sindicalizadas” ante un aumento de la tarifa, indicando que usarían los autobuses de operadores no “sindicalizados”, son evidencia de que estos forman parte de un mismo mercado relevante.

Adicional al estudio de campo, se aplicó una prueba de correlación de precios (a partir de sus variaciones porcentuales) entre el precio del transporte en guagua sindicalizadas y no sindicalizadas, utilizando los índices de precios mensuales, correspondientes al periodo 2011 hasta 2016. Los resultados se muestran en el Cuadro 10, donde se verifica un coeficiente de correlación es de 0.81, por lo que se confirma el resultado obtenido mediante las encuestas de que **tanto las guaguas sindicalizadas como las guaguas no sindicalizadas pertenecen al mismo mercado. En este sentido, el mercado relevante de servicio de transporte interurbano de pasajeros, estaría conformado tanto por operadores afiliados a “sindicatos” como aquellos no afiliados que ofrecen su servicio a través de autobuses.**

Cuadro 10. Matriz de correlación de precios del mercado de transporte interurbano de pasajero, 2017

	Autobús sindicalizado	Autobús no sindicalizado
Autobús sindicalizado	1.0000	
Autobús no sindicalizado	0.8118*	1.000

Nota. Las series de precios fueron transformadas a logaritmos. Al realizarse la prueba de Dickey-Fuller, se comprobó que las series de índice de precios

antes mencionadas no son estacionarias en niveles, por lo que se procede a realizar la prueba de correlación en primera diferencia.

Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA.

Es importante precisar que, si bien es cierto que las guaguas no “sindicalizadas” operan en horarios específicos de salida en cada ruta, poseen terminales específicas para la salida de los autobuses y se transporta la cantidad de pasajeros acorde con el número de asientos; los datos indicaron que **podría existir sustitubilidad entre ambos medios de transporte.**

Mercado relevante geográfico

El mercado geográfico del servicio de transporte interurbano de pasajeros puede definirse como **rutas interurbanas, que pueden representarse a través de una ciudad de salida y otra ciudad de destino.** Pues, en este servicio suele existir un punto de salida claramente definido, mientras, el punto de llegada puede ser referente para diversos puntos intermedios o simplemente, referirse al punto final de llegada.

Cuando se les preguntó a los hogares, si estarían dispuestos a desplazarse a otro punto de salida para demandar el servicio de transporte ante un aumento del precio, el 68% indicó que no se trasladaría, el 14% reveló que, si lo haría, pero como máximo lo equivalente a 30 minutos, mientras el restante, en conjunto, 19% corresponde a personas que no respondieron o “no aplica”. Es de precisar, que entre las razones por las cuales no harían un desplazamiento se citan: distancia (39%), que no existe diferencia si desplaza a otro lugar (13%), es el único lugar (13%), por economía (12%), el restante 23% corresponde a tema de calidad, servicio, rapidez, entre otras.

En general, se percibe que el mercado dependería de las rutas que representan un punto de salida de una ciudad y punto de llegada a otra ciudad.

Mercados conexos

Es importante, precisar que aquellas empresas que se dedican al transporte interurbano también involucran otros servicios conexos como servicio corporativo, envío de paquetes, documentos, envío de valores y efectivo.

Los servicios de paqueterías se realizan a través de las unidades de autobuses que se utilizan para transportar pasajeros. Mientras, el servicio corporativo es contratado por empresas para recibir

transporte durante eventos determinados y por tiempo definido. Por lo que es importante verificar que cualquier conducta anticompetitiva que este siendo efectiva en el mercado de transporte interurbano de pasajeros, no se traslade y tenga efecto en estos mercados conexos.

4.4.2. Análisis de sustituibilidad desde la demanda

En relación al trabajo de campo realizado, el 58.2% de los hogares encuestados utilizaba transporte interurbano, en cambio, al interrogárseles sobre si estarían dispuestos a cambiar el servicio de transporte que utilizan ante un aumento entre 5%-10% de la tarifa: el 81% indicó no estaría dispuesto hacerlo, y sólo el 14% estaría en disposición de hacer un cambio, mientras, el 3% no respondió.⁶² De los usuarios que estaban dispuestos a realizar un cambio, un 19% de los que utilizaban guaguas sindicalizadas, cambiaría a guaguas no sindicalizadas, asimismo, un 16% de los usuarios que usan guaguas no sindicalizadas, cambiaría a otro operador no afiliado a un sindicato (Ej: de Metro Tours a Caribe Tours), un 13% de guaguas sindicalizadas cambiarían a otro operador sindicalizado, 9% de los que utilizan guaguas no sindicalizadas optarían por utilizar guagua sindicalizada, 6% comenzaría a utilizar vehículo propio⁶³. Los datos indican cierta sustituibilidad entre guagua sindicalizadas y no sindicalizadas, ya que 28%⁶⁴ de los usuarios estaba dispuesto a cambiar entre ambas opciones.

De las personas que no realizarían una sustitución, el 25.28% manifestó que era la única opción de la que disponían para su desplazamiento, 22.47% lo atribuyó al buen servicio que recibía, el restante 52.2% se atribuye a tema de comodidad, rapidez, seguridad, preferencia, entre otras. Por lo que, los datos indican que los usuarios que frecuentemente utilizan guaguas “sindicalizadas” ante un aumento de la tarifa usarían los autobuses de operadores no “sindicalizados”, lo que podría indicar que ambos forman parte del mismo mercado relevante.

4.4.3. Análisis de sustituibilidad desde la oferta

La sustitución por el lado de la oferta implica la posibilidad de que ante un aumento entre 5%-10% de manera no transitoria de la tarifa del servicio, otros agentes económicos sean capaces de hacer las inversiones adicionales para comenzar a realizar la prestación del mismo.

⁶² El restante 2% correspondió a la categoría “no aplica”.

⁶³ El 19% no respondió, 13% cambiaría a otra más económica, 16% corresponde a “no aplica”, 3% cambiaría a taxi y 6% cambiaría de autobús sindicalizado a otro autobús sindicalizado.,

⁶⁴ 19% de los que utilizaban guaguas sindicalizadas, cambiaría a guaguas no sindicalizadas. 9% de los que utilizan guaguas no sindicalizadas optarían por utilizar guagua sindicalizada.

En este sentido, se percibe que no es posible, que, por ejemplo, aquellos transportistas de carga o de pasajeros urbanos, puedan fácilmente comenzar a ofrecer el servicio, debido a que corresponde a modalidades de funcionamiento distintos. Pues, implica el traslado de pasajeros con un tiempo de viaje mayor, existe además un mayor nivel de regulación de rutas, así como paradas específicas para el inicio y final del trayecto.

5. Barreras de entradas

Las barreras de entrada son impedimentos de tipo regulatorio, natural, estructural o aquellos creados por los propios agentes económicos participantes en el mercado, que retrasan, dificultan o impiden la expansión o entrada de competidores o limitan su capacidad para competir en los mercados; así como restringen u obstaculizan la competencia.

Adicionalmente, las barreras de entrada pueden clasificarse en legales, estructurales y estratégicas. Las legales se originan en el cumplimiento de una ley, normativa, acto administrativo u cualquier otra forma de intervención pública en el mercado. Las estructurales surgen de las condiciones existentes que prevalecen en la industria relacionadas con los medios tecnológicos, los costos, entre otros. Las estratégicas son impedimentos creados por los agentes económicos que participan en el mercado⁶⁵. No obstante, es importante precisar que solo se considera barreras contrarias a la libre competencia aquellas que constituyen un obstáculo de acceso al mercado, que limitan o menoscaban arbitrariamente la libre empresa, la libre competencia y barreras injustificadas creadas por agentes económicos que participan en el mercado que tienen como efecto u objeto una restricción a la competencia efectiva.

Referidos al mercado de transporte en el país, se identificó la existencia de barreras de entradas del tipo legales y estratégicas. Referidos a barreras legales se identifican:

- En el caso del transporte de carga, los transportistas que deseaban efectuar el transporte de carga debían solicitar un Permiso de Operación de Carga al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). Su autorización sólo implicaba el cumplimiento de condiciones mecánicas del vehículo. Por lo que no existe ninguna regulación sobre la calidad del servicio, el control de los viajes de cada transportista y/o control sobre las condiciones en que el transportista realiza el servicio.

⁶⁵ Las barreras de entrada. Centro Regional de Competencia para América Latina, 2014.

- Para el transporte urbano e interurbano de pasajeros se debía solicitar la autorización a la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT). Sin embargo, conforme entrevistas realizadas a agentes económicos del mercado, la OTTT no estaba otorgando rutas a nuevos operadores desde el 2005 o solía tardar más de un año sólo en la autorización de una ruta a nuevos operadores.
- En el caso del transporte turístico de pasajeros, se debe solicitar una licencia al Ministerio de Turismo (MITUR).

Ahora bien, se identificaron además otras barreras naturales y estratégicas:

- En particular, los “sindicatos” de carga impiden que las empresas que contratan sus servicios puedan realizar la manipulación y transporte de las mercancías con su personal o con su propia flotilla de vehículos, reduciendo la sustituibilidad de la oferta y representando una barrera directa a la inclusión de nuevos ofertantes del servicio. Conforme a entrevistas realizadas algunos agentes económicos que participan en el mercado, existen casos excepcionales de empresas que pueden manejar de manera parcial las mercancías que importan, sin embargo, deben de acordar permitir cierta cantidad de viajes a los “sindicatos”. En la mayoría de los casos, los “sindicatos” exigen que las mercancías deban ser transportadas por sus transportistas. Esto es común en las empresas concesionarias de vehículos, quienes tienen que recurrir a contratar obligatoriamente los servicios de los “sindicatos” para movilizar sus vehículos desde los muelles hasta sus almacenes.
- Para operar en el mercado de carga, los “sindicatos” ejercen su presión para que todo agente económico interesado en ofrecer ese servicio este afiliado, de lo contrario se les impide realizar el servicio. A raíz de esto, los clientes se ven limitados a seleccionar de un conjunto de empresas o transportistas miembros del sindicato, sin que haya criterios de calidad o eficiencia en la elección. Esto produce que el servicio no sea el mejor, por lo que frecuentemente se originan tardanzas, maltrato de la carga o pérdida de contenedores.
- Conforme las entrevistas realizadas, en relación a los requisitos para operar en el mercado de transporte, los elementos que fueron más relevantes y comunes que los transportistas de pasajeros percibían como obligatorios, eran los relacionados con la inscripción a un sindicato y la compra o alquiler de las rutas en la que se desee operar. Esto es indicativo de que existe una percepción generalizada entre los agentes que afiliarse a una entidad gremial constituye una barrera. Adicionalmente, constituye una barrera de entrada que los

agentes deban, para su operación, realizar la compra de las rutas a los “sindicatos”, cuando la regulación indica que es la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT) la encargada de conceder las rutas a los nuevos operadores.

- El uso de las infraestructuras compartidas en la operación de este servicio, por ejemplo, estaciones de carros públicos, autobuses, terminales portuarias; implica la utilización de criterios para repartir espacios o franjas horarias entre distintos agentes económicos, restringiendo el acceso a voluntad a determinados agentes económicos. Esto impone una limitación a la competencia, debido a la imposibilidad de que todos los agentes usen la infraestructura y dispongan de las mismas condiciones de uso.

Según los resultados de los sondeos realizados a los transportistas, estos indican que rara vez entran nuevos operadores a ofrecer el servicio. El 56.5% de los transportistas de carros públicos indicó que rara vez entran nuevos operadores, mientras en el caso de los choferes de guaguas fue el 73.9% de los entrevistados que manifestó que no es frecuente que haya nuevos participantes. Es decir, que las barreras estratégicas resultan efectivas.

Por último, referidos a las barreras estructurales, se identifican según los sondeos que:

- Conforme las entrevistas realizadas sobre los elementos para operación en estos mercados, no se reveló la necesidad de invertir en publicidad, por lo que los gastos publicitarios no representan una barrera de entrada en el mercado. Adicionalmente, se evidenció que los transportistas suelen tener un bajo nivel de escolaridad alcanzada y no reciben capacitación especial para realizar sus funciones, lo que puede indicar que, para participar en este mercado, en la actualidad, los nuevos prestadores de este servicio no tienen que en la capacitación de capital humano, y no representaría esto una barrera de entrada. No obstante, considerar que la compra y mantenimiento de equipos y vehículos y el desarrollo logístico, representa un costo de entrada importante.

6. Análisis de los precios

Los precios son el mecanismo que indica el valor de un bien o servicio en el mercado. Los mismos constituyen una de las principales vías para analizar los mercados desde el punto de vista de la competencia. En este apartado, se presentarán análisis históricos de los precios de los diferentes mercados analizados, de manera que se analice en detalle la evolución de los mismos para así entender la dinámica del mercado de transporte. De acuerdo a la teoría económica, los precios pagados por los consumidores por un bien o servicio deben reflejar los costes marginales de la producción de dichos bienes. Sin embargo, de acuerdo a (De Rus, Campos, & Nombela, 2002) en el transporte pueden darse tres razones por las que el coste marginal suele incumplir este planteamiento.

La primera razón está ligada a la dificultad de determinar el coste marginal de este servicio, tomando en cuenta las características tecnológicas tanto de la infraestructura, como del vehículo. Estos servicios pueden diferenciarse por la velocidad, dificultad del transporte, capacidad de carga de pasajeros, tipo de combustible, antigüedad del vehículo, flujo de pasajeros en la ruta, entre otras razones, lo cual causa una diferenciación en este servicio que hace casi imposible determinar con exactitud el coste unitario de cada viajero o de la carga.

La segunda razón se vincula a la estructura del mercado: si el operador de transporte tiene poder para fijar tarifas y no existen competidores efectivos, cobrará los servicios en función del valor del mismo y no del coste de producción. De esta manera puede aumentar sus beneficios. La tercera razón está relacionada a la eficiencia, pues ésta no es ni la única ni la más importante referencia en la toma de decisiones públicas, es decir, en ocasiones “La equidad y la aceptabilidad son elementos decisivos en la formación de los precios del transporte”⁶⁶, de hecho, por esto se suele pedir a los agentes que ofrecen el servicio que el precio sea menor al coste marginal, es decir, a diferencia de otros sectores el componente social y de la equidad, juega un papel fundamental en la formación de precios, en el cual el gobierno suele subsidiar para mantener los precios al alcance de la población.

6.1. Transporte de carga

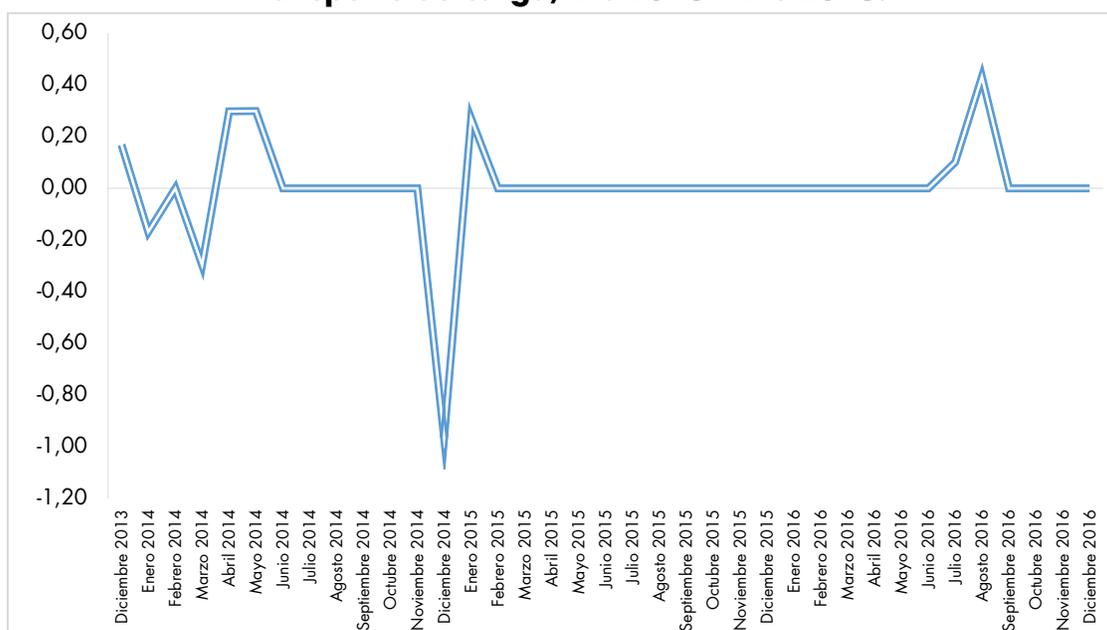
El transporte de carga es uno de los costes⁶⁷ que deben asumir las empresas productoras y comercializadoras.

⁶⁶ (De Rus, Campos, & Nombela, 2002, pág. 204)

⁶⁷ A manera de ejemplo, se realiza una estimación de los costos de transporte de carga en rutas de Puerto Plata.

En el Gráfico 7 se muestra las variaciones mensuales del índice indica que entre diciembre de 2013 y enero de 2014 los precios del servicio de transporte de carga se redujeron para luego volver a aumentar en febrero 2014, disminuyendo nuevamente en abril y aumentando en mayo y junio. A partir de este punto se mantienen estables y caen en enero 2015 en 0.96 %, para luego aumentar en 0.27 % en febrero y mantenerse sin variaciones hasta agosto y septiembre de 2016, donde aumentan en 0.10 % y 0.43 %, respectivamente.

Gráfico 7. Evolucion de la variacion relativa mensual de los precios⁶⁸ del transporte de carga, Dic-2013 – Dic-2016.



Nota. Representativos de la zona urbana de Santo Domingo.

Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del Oficina Nacional de Estadísticas (ONE).

La estabilidad de precios por largos periodos de tiempo, podría indicar una fijación de precios, puesto que los precios apenas cambian en el tiempo, en aquellos períodos donde hay significativos cambios en los precios de los combustibles, como sucedió a finales de 2014, y tras la eliminación del subsidio al sector.

Cabe resaltar que de acuerdo al Anuario de Estadístico de Transporte de Carga y Logística del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), República Dominicana es el cuarto país con el precio

⁶⁸ Se utiliza el índice de precios del productor realizado por la Oficina Nacional de Estadísticas (ONE), el cual abarca el transporte de troncos, ganados, carga pesada, mudanza, entre otros.

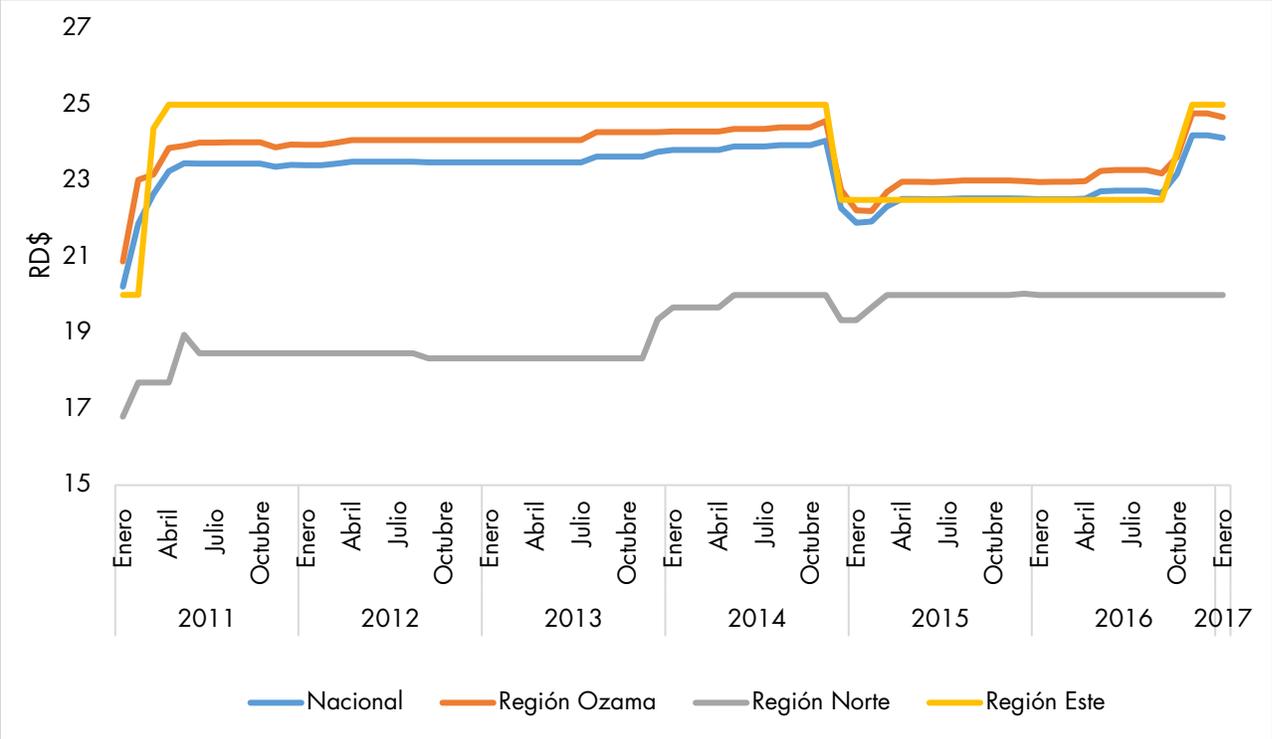
tonelada-Km, más alto por carga con (US\$0.14/tonelada-Km) solo superado por Perú (US\$0.47/tonelada-Km), Haití (US\$0.21/tonelada-Km) y Brasil (US\$0.19/tonelada-Km), mientras la tarifa promedio de América Latina es (US\$0.12/tonelada-Km), por tanto, el precio es superior al precio regional lo cual podría implicar una fijación del precio por encima del precio de equilibrio por parte de los transportistas de carga, y además, puede indicar estructuras de costos diferentes, pero no fue posible determinar medir dichas estructuras dada la no facilitación de la información.

6.2. Transporte urbano

El transporte urbano en general se refiere al transporte dentro de una urbe, Sin embargo, para el caso del gran Santo Domingo, debido a su división territorial y municipal, todo el transporte dentro del mismo se le denomina en este estudio transporte interurbano.

En el Gráfico 8 se observar la evolución de los precios del servicio de transporte a través de carros públicos a nivel nacional, pudiendo apreciarse que han evolucionado de manera similar a nivel nacional, salvo en la región este donde los precios se han mantenido con muy poca variabilidad desde abril de 2011, pasando de RD\$20 a RD\$ 25, y manteniéndose dicho precio hasta el final del período. La Región Ozama ha tenido períodos de altas y bajas, aumenta en el primer trimestre de 2011 rondando los RD\$24, vuelven aumentar a finales de 2013 hasta RD\$ 24.28, caen a finales de 2014, hasta RD\$22.76 y vuelven a incrementarse a inicios de 2017, donde se encontraban en RD\$24.67. En términos relativos, los precios más bajos se registran en la región norte, si bien la tendencia es a crecer, estos guardan una brecha con las otras regiones, a enero 2017, los precios rondan los RD\$24.67.

Gráfico 9. Evolución de los precios (RD\$) del transporte urbano de autobuses por territorio, 2011-Ene. 2017.



Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del Banco Central de la República Dominicana (BCRD).

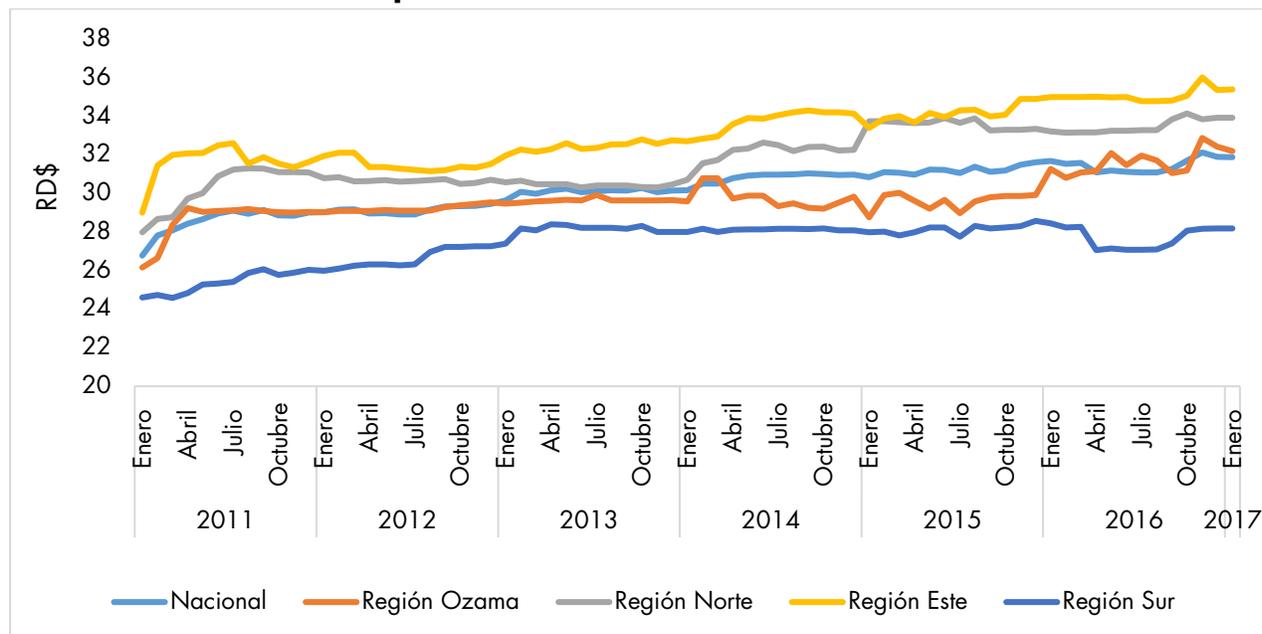
Referidos a los precios de los motoconchos, a diferencia de los autobuses y de los carros públicos, son muy variantes y dependen mucho de la distancia y la zona.⁶⁹ Además, estos suelen brindar un servicio personalizado y precisamente donde no hay rutas de carros públicos o autobuses, siendo utilizado a diario por muchos usuarios.⁷⁰ A partir de los datos de la encuesta a hogares, En este mercado el 89.5% de los entrevistados señaló que cada chofer establecía su precio en relación a la distancia.⁷¹ Según el nivel de presencia de este medio de transporte en las regiones nacionales, es en el Distrito Nacional, donde menos presencia tiene los motoconchos, contrario a las demás regiones y otros municipios del gran Santo Domingo.

En general, en lo referido al transporte urbano, los precios han aumentado tanto en el transporte de autobuses, carros públicos y motoconcho. La Región Este y Ozama tienen los precios promedio más altos, en autobuses y carros públicos, mientras la Región Norte tiene los precios más bajos. Por otro lado, el Banco Central de la República Dominicana solo contabiliza el renglón motonconcho

⁶⁹ Esto de acuerdo al sondeo de motoconchos realizado.
⁷⁰ 54 encuestados reportaron que lo utilizan a diario
⁷¹ Entre otras opciones: (5.6%) era establecida por el "sindicato", (1.4%) tarifa fija, (0.7%) norma de la parada, (2.8%) no respondió o "no aplica".

en la Región Sur, la cual cuenta con los precios más bajos, mientras que la Región Este y Norte tienen los precios mayores. Si bien los precios reportados no pasan los (RD\$ 32.90), de acuerdo a la encuesta oscilan entre (RD\$ 25.00) y (RD\$ 100.00).

Gráfico 10. Evolución de los precios (RD\$) del transporte urbano de motoconchos por territorio, 2011-Ene. 2017.



Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del Banco Central de la República Dominicana (BCRD).

6.3. Transporte interurbano

Asumiendo la provincia de Santo Domingo⁷² como punto de referencia, el costo de la ruta puede variar dependiendo del destino al que el usuario se dirija. El rango de precios observados oscila entre RD\$65 y RD\$400, a enero 2017. Las rutas hacia las provincias se agrupan de acuerdo a la división regional de la República Dominicana, se toman las regiones⁷³: Cibao Norte, Cibao Sur, Cibao Noreste, Cibao Noroeste, Valdesia, Enriquillo, Yuma, Higuamo y El Valle. En los siguientes

⁷² Se toma Santo Domingo debido a que esta provincia tiene el mayor número de salidas para la mayoría de las rutas interurbanas. Tomando todos los precios de transporte interurbano que se registran en el índice de precios al consumidor (IPC), y de acuerdo, a la metodología de (Banco Central de la República Dominicana, 2010) los "Bienes y Servicios de la Canasta Familiar" clasifican el transporte bajo el grupo 07 denominado "Transporte", el cual en la subdivisión "Servicios de Transporte", incluye: "Transporte terrestre urbano", "Pasaje carro público". El "Transporte terrestre urbano" se divide en "Pasaje motoconcho", "Pasaje en autobús urbano", "Servicio de taxi" y "Transporte escolar". Mientras que el "Transporte terrestre interurbano" incluye "Pasajes interurbano en autobuses "sindicalizados" y "Pasajes interurbano en autobuses de empresas" (ver clasificación con su código en Tabla A 3 del Anexo).

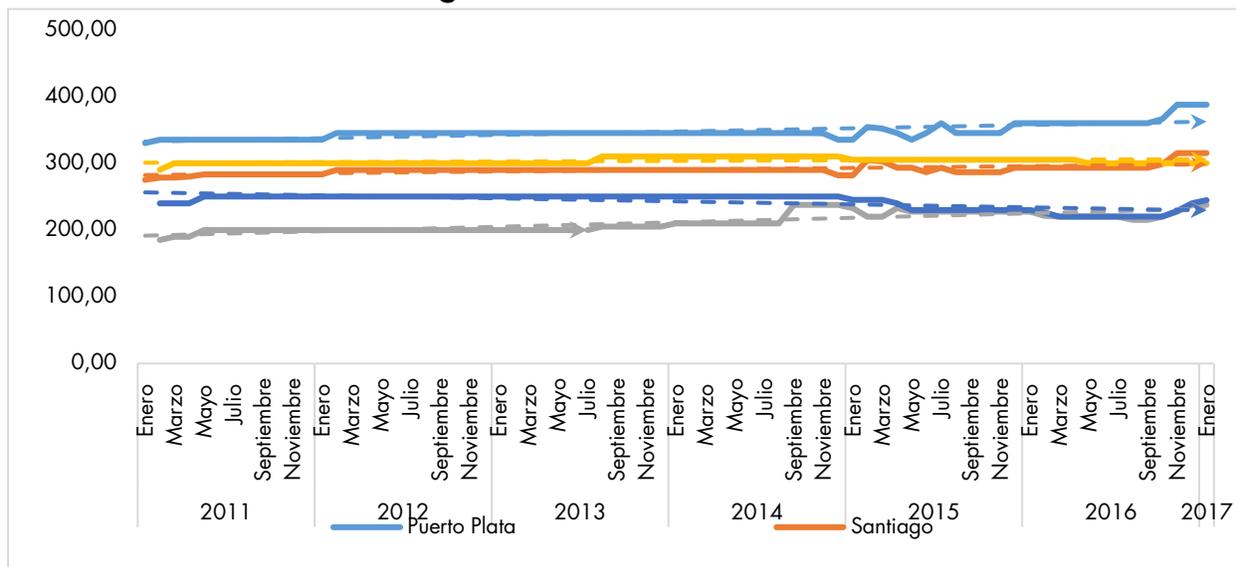
⁷³ La regionalización que fue establecida mediante el Decreto 685 el 1 ro. de septiembre del año 2000, fue modificada en su artículo 46, por lo que surge el Decreto 710-04 del 30 de Julio del 2004, el cual establece esta nueva regionalización del país compuesta por tres (3) Macrorregiones y diez (10) Regiones, que son las utilizadas en este estudio.

gráficos se mostrarán de acuerdo a la región la evolución de los precios de los autobuses “sindicalizados”⁷⁴ y los autobuses no “sindicalizados”⁷⁵. En los gráficos se señala en paréntesis el transporte sindicalizado al lado del nombre de la ruta, mientras que los no “sindicalizados” se deja solo el nombre de la ruta.

Una puntualización metodológica es que La recolección de precios que realiza el Banco Central para el transporte incluye contactar el transporte de autobús, “sindicatos” y asociaciones propietarias de autobuses, se recolecta la información de manera centralizada debido a las “tarifas fijadas” por dichas compañías.

Los precios en la región Cibao Norte correspondientes a Puerto Plata en lo que se refiere a los autobuses no “sindicalizados”, entre 2011 y enero de 2017 oscilaron entre RD\$335 y RD\$387. Mientras que las rutas hacia Moca y Santiago de autobuses sindicalizadas son las de menor precio en la actualidad. Claramente puede verse en el gráfico que a enero de 2011 había una diferencia en el precio de ambas rutas que comenzó a acercarse en el mes de agosto de 2014 y finalmente converge en mayo del año 2015, siendo RD\$227 el precio promedio de la ruta a Moca y (RD\$ 230.00), el precio de la ruta a Santiago.

Gráfico 11. Evolución mensual de los precios (RD\$) del transporte interurbano de autobuses sindicalizadas y no sindicalizadas, desde Santo Domingo hacia las rutas de la región Cibao Norte, 2011 - enero 2017.



Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del Banco Central de la República Dominicana (BCRD).

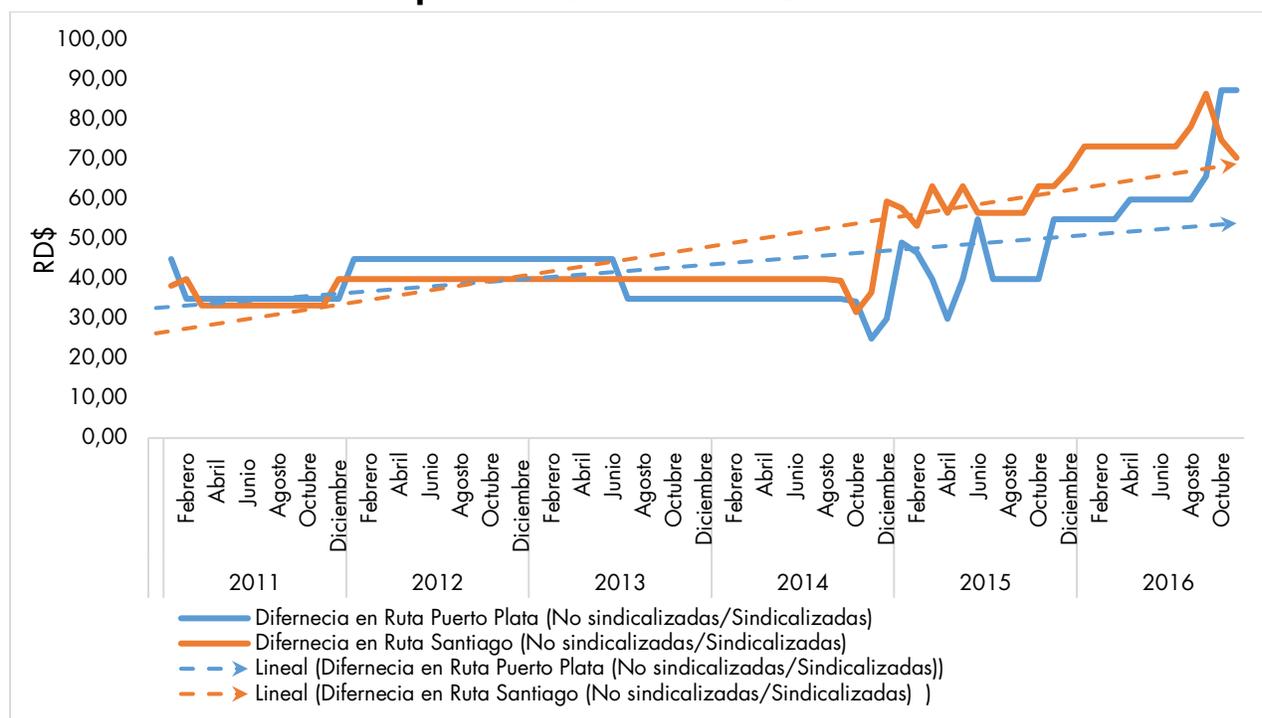
⁷⁴ Estos están conformados por los autobuses que pertenece a los “sindicatos”.

⁷⁵ Estos pertenecen a compañías privadas que no forman parte de ningún “sindicato”.

Existen diferencias en los precios de las autobuses sindicalizadas y no sindicalizadas, en la ruta hacia Puerto Plata y Santiago, el precio de las no sindicalizadas es menor que el precio de las sindicalizadas. En el caso de Santiago, las diferencias han oscilado entre RD\$36.67 y RD\$86.61, es decir, el precio de las no sindicalizadas es mayor en el rango anteriormente mencionado. Mientras que en la ruta a Puerto Plata estas han sido entre RD\$ 25 y RD\$87.50, donde de la misma manera cuesta más ir en autobús no sindicalizada en esta ruta que en autobuses sindicalizadas.

En el Gráfico 12, puede verse como la diferencia en los precios de las rutas hasta finales de 2014 era prácticamente fija, sin embargo, a partir de 2015 la diferencia tiende a crecer en ambas rutas, sobre todo, en la ruta hacia Santiago. Las líneas de tendencia muestran claramente que la tendencia en los precios de los autobuses no sindicalizadas respecto a las sindicalizadas ha tendido al alza.

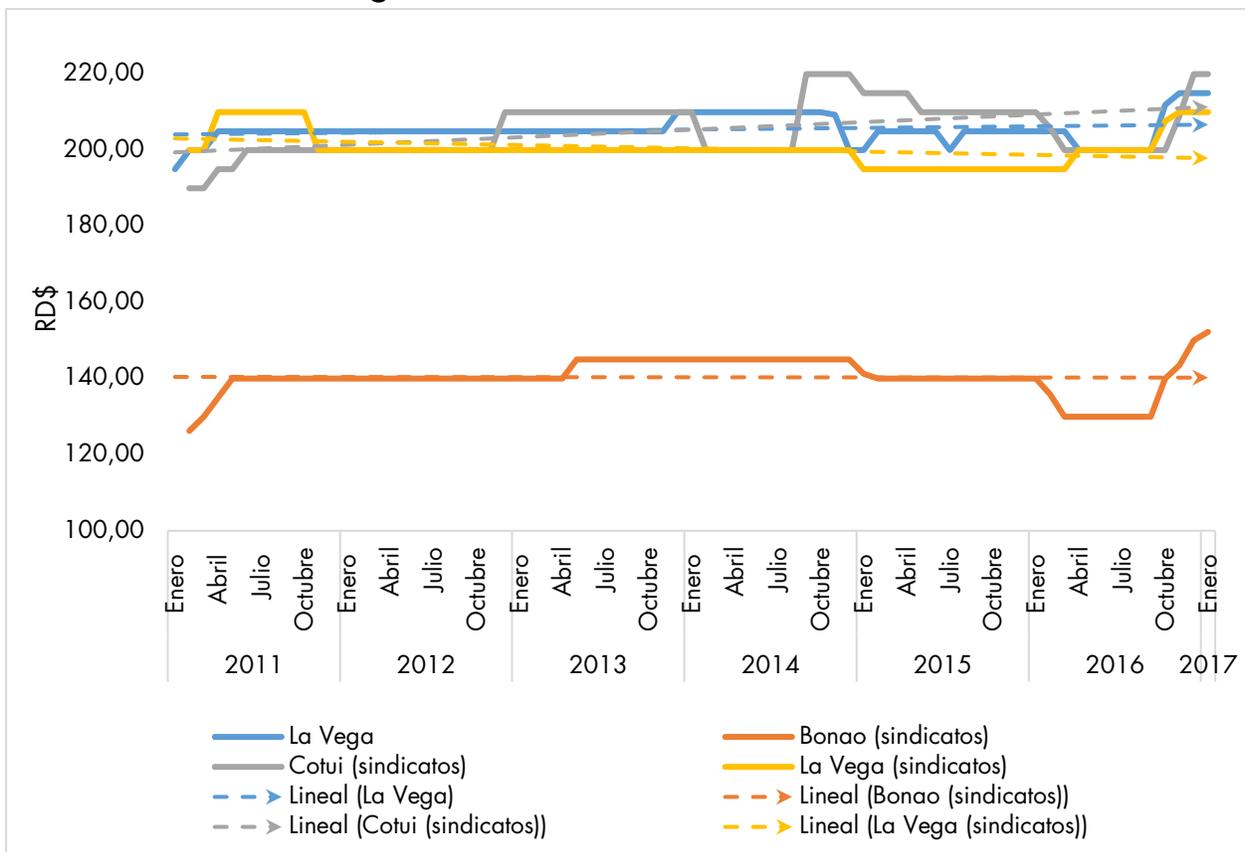
Gráfico 12. Diferencia en los precios del transporte interurbano de autobuses sindicalizadas con las no sindicalizadas, en las rutas Santiago y Puerto Plata, período 2011 - enero 2017.



Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del Banco Central de la República Dominicana (BCRD).

En el caso de la región Cibao Sur, los precios a Cotuí y La Vega, en este último incluyendo tanto sindicalizadas como no sindicalizadas, son similares, rondando los (RD\$ 200.00) y (RD\$ 215.00) en los autobuses de La Vega no “sindicalizados”, y (RD\$ 195.00) y (RD\$ 210.00), los no “sindicalizados” entre 2011 y enero de 2017, en el caso de Cotuí en el mismo período oscila entre (RD\$ 190.00) y (RD\$ 220.00). Por tanto, los precios en estas rutas y rangos son similares. Claramente el precio más bajo en las rutas de esta región es hacia “Bonao”, el cual ha oscilado entre (RD\$126.25) y (RD\$ 152.26).

Gráfico 13. Diferencia en los precios del transporte interurbano de autobuses sindicalizadas y no sindicalizadas, desde Santo Domingo hacia las rutas de la región Cibao Sur, 2011 – enero 2017.

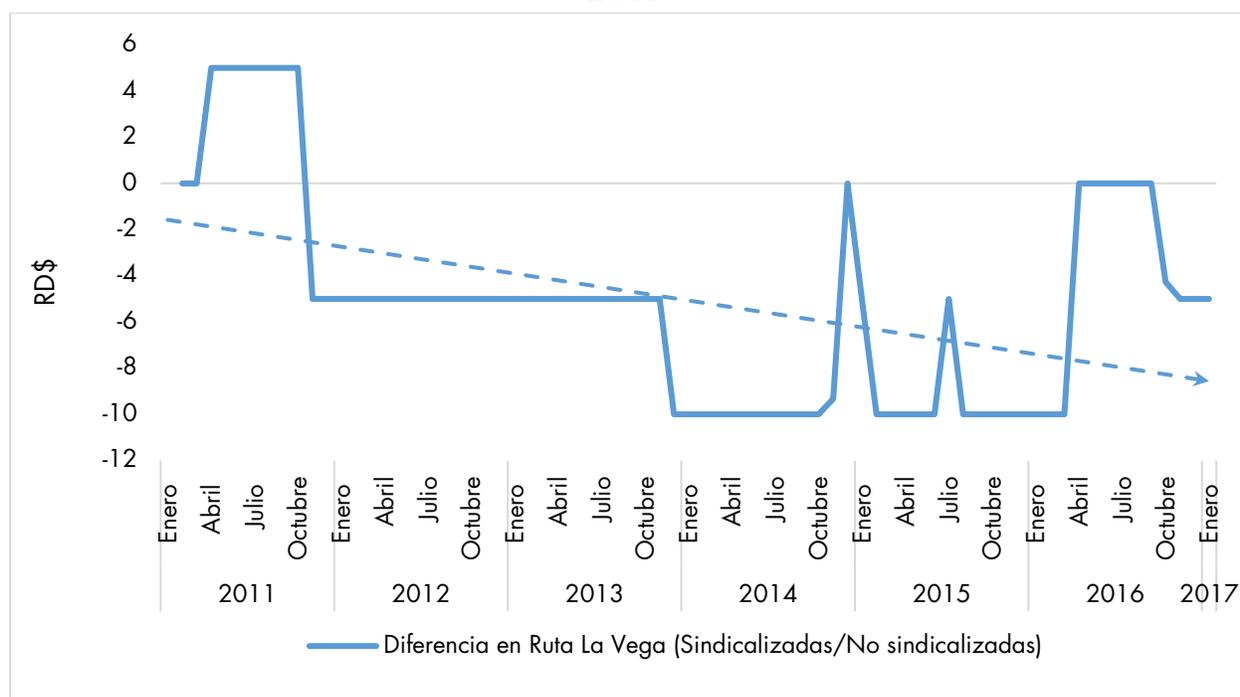


Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del Banco Central de la República Dominicana (BCRD).

La diferencia en precios de los autobuses no “sindicalizados” respecto a los “sindicalizados” ha variado entre (RD\$ -10.00) y (RD\$ 5.00), es decir, el precio de los autobuses “sindicalizados” ha estado por encima y por debajo de los “sindicalizados” dependiendo del período. En enero y febrero de 2011, no existía diferencia en los precios, pasados estos dos primeros meses, el precio

de los autobuses no “sindicalizados” ascendió hasta (RD\$ 5.00) hasta el mes de octubre, a partir de entonces la diferencia cambió y el precio de los autobuses “sindicalizados” fue superior a los no “sindicalizados” en (RD\$ 5.00), dicha diferencia ascendió hasta los (RD\$ 10.00) en diciembre de 2013 y se mantuvo hasta octubre de 2014. En diciembre de 2014, los precios se igualan y similar a inicios de 2011, no hubo diferencia en los precios.

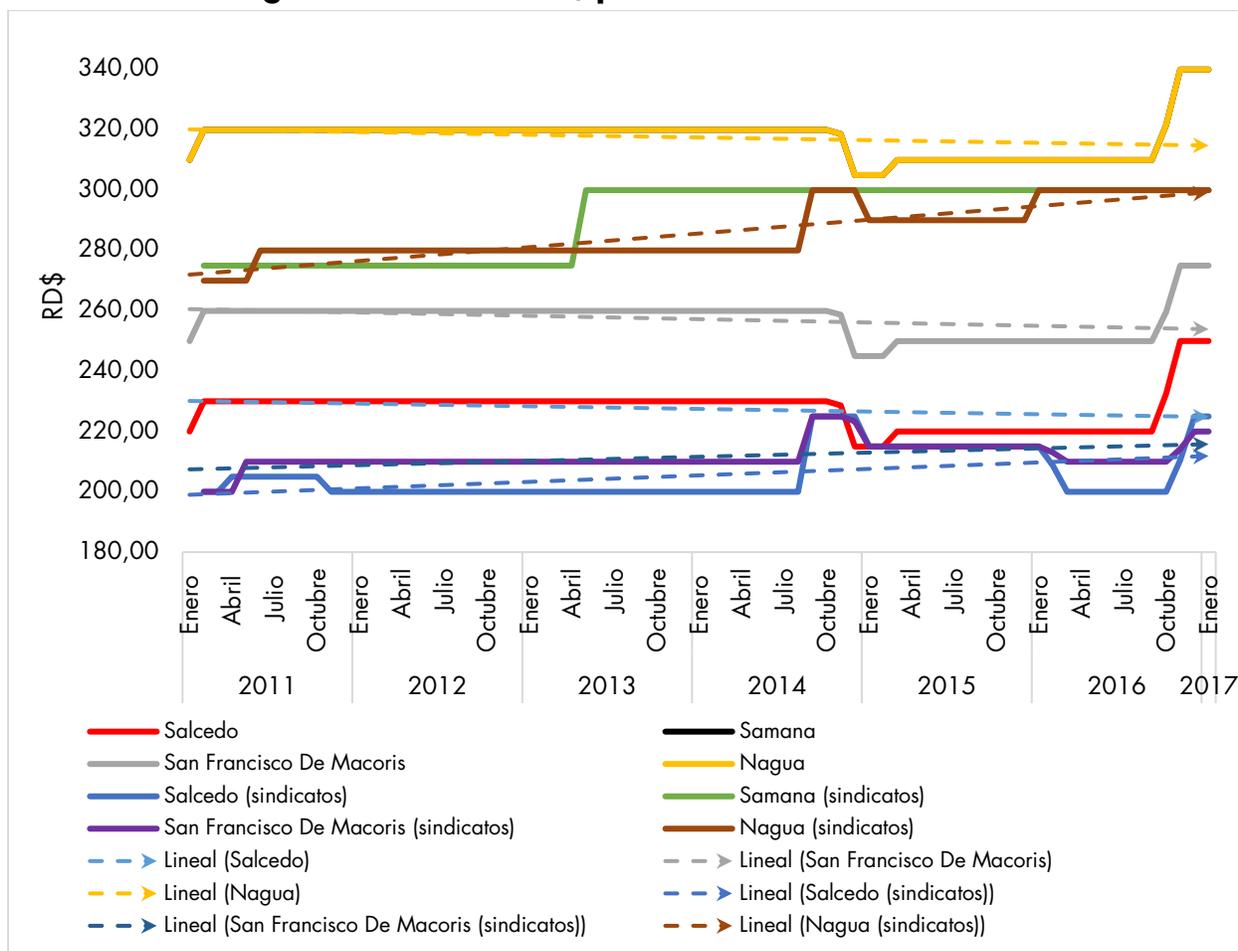
Gráfico 14. Diferencia en los precios del transporte interurbano de autobuses sindicalizadas respecto a las no sindicalizadas, en la ruta La Vega, 2011 - enero 2017.



Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del Banco Central de la República Dominicana (BCRD).

A inicios de 2015, nuevamente vuelve una diferencia de (RD\$ 10.00) de los autobuses no “sindicalizados” frente a los “sindicalizados”, se reduce a en julio de 2015, a (RD\$ 5.00), pero vuelve a (RD\$ 10.00) en agosto y se mantiene así hasta marzo de 2016. Entre abril y septiembre de 2016 nuevamente los precios se igualan y no hubo diferencia, sin embargo, a partir de octubre del mismo año vuelve la diferencia en precios de los “sindicalizados” y hasta enero de 2017 era de (RD\$ 5.00).

Gráfico 15. Precios en (RD\$) del transporte interurbano de autobuses sindicalizadas y no sindicalizadas, desde Santo Domingo hacia las rutas de la región Cibao Nordeste, período 2011 - enero 2017.

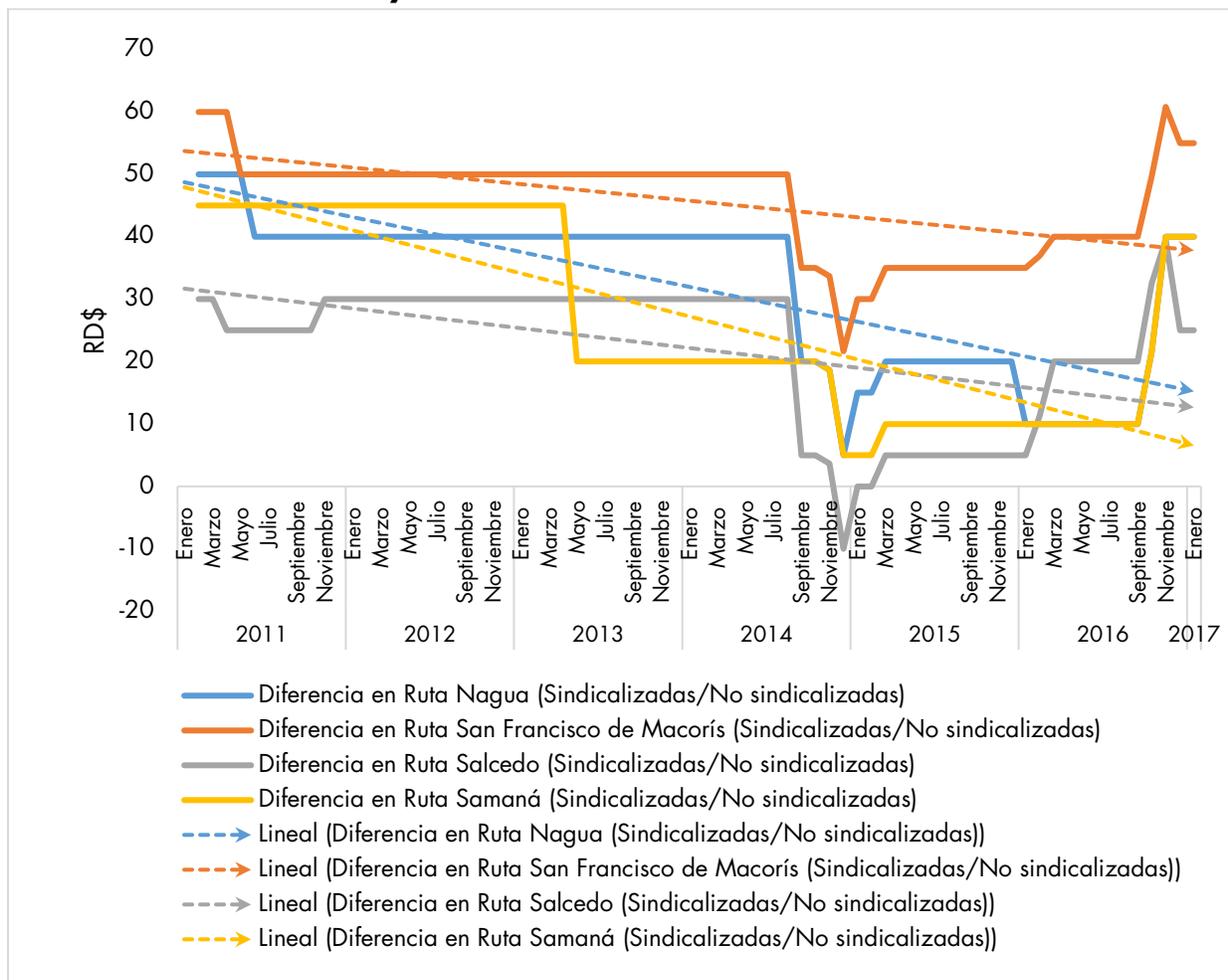


Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del Banco Central de la República Dominicana (BCRD).

Las rutas hacia el Cibao Nordeste analizadas, cuentan tanto con autobuses “sindicalizados” como no “sindicalizados”. La ruta de mayor precio en todo el período, ha sido la ruta a Nagua de autobuses no “sindicalizados” rondando entre RD\$305 y RD\$340, mientras que los autobuses “sindicalizados” rondan entre RD\$270 y RD\$ 300 en el período señalado. El segundo destino de mayor precio es Samaná, los autobuses no “sindicalizados” han estado entre RD\$305 y RD\$340, mientras los “sindicalizados” oscilan RD\$ 270 y RD\$ 300. Las rutas de menor precio son Salcedo y San Francisco de Macorís. En San Francisco de Macorís los precios han variado entre (RD\$ 245.00) y (RD\$ 275.00) en los autobuses no “sindicalizados”, mientras que los “sindicalizados” entre (RD\$ 200.00) y (RD\$ 225.00). Finalmente, en Salcedo los precios de los autobuses no

“sindicalizados” han estado entre (RD\$ 215.00) y (RD\$ 250.00), mientras los “sindicalizados” (RD\$ 200.00) y (RD\$ 225.00).

Gráfico 16. Diferencia en (RD\$) de los precios del transporte interurbano de autobuses no sindicalizadas respecto a las sindicalizadas, en las rutas: Nagua, Salcedo, Samaná y San Francisco de Macorís, 2011 - enero 2017.

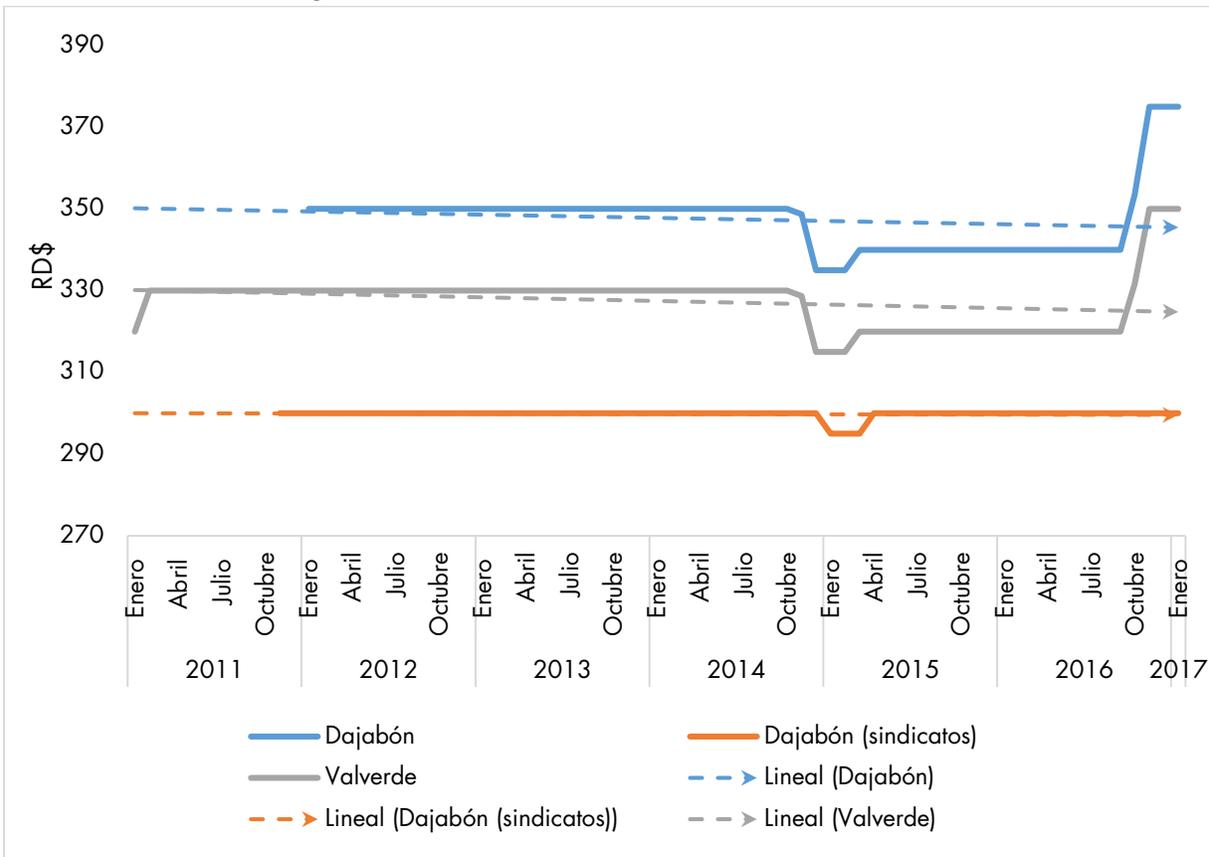


Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del Banco Central de la República Dominicana (BCRD).

La diferencia en los precios de las rutas de los autobuses “sindicalizados” respecto a los no “sindicalizados” ha tendido a la baja entre 2011 hasta finales el último trimestre de 2014, es decir, se reducían los precios de los autobuses “sindicalizados” respecto a los no “sindicalizados”, a tal punto que, en Salcedo, en diciembre de 2014 los precios de los autobuses no “sindicalizados” fueron mayores en (RD\$ 10.00) respecto a los “sindicalizados”, aunque esta diferencia posteriormente se revertió.

A partir de enero de 2015 la tendencia en la diferencia de precios aumentó, en otras palabras, la diferencia en el precio en los autobuses “sindicalizados” fue mayor respecto a los no “sindicalizados”. Tal y como puede apreciarse en el Gráfico 16 esto ocurrió en todas las rutas hacia la región Cibao Nordeste.

Gráfico 17. Precios en (RD\$) del transporte interurbano de autobuses sindicalizadas y no sindicalizadas, desde Santo Domingo hacia las rutas de la región Cibao Noroeste, 2012 – enero 2017.

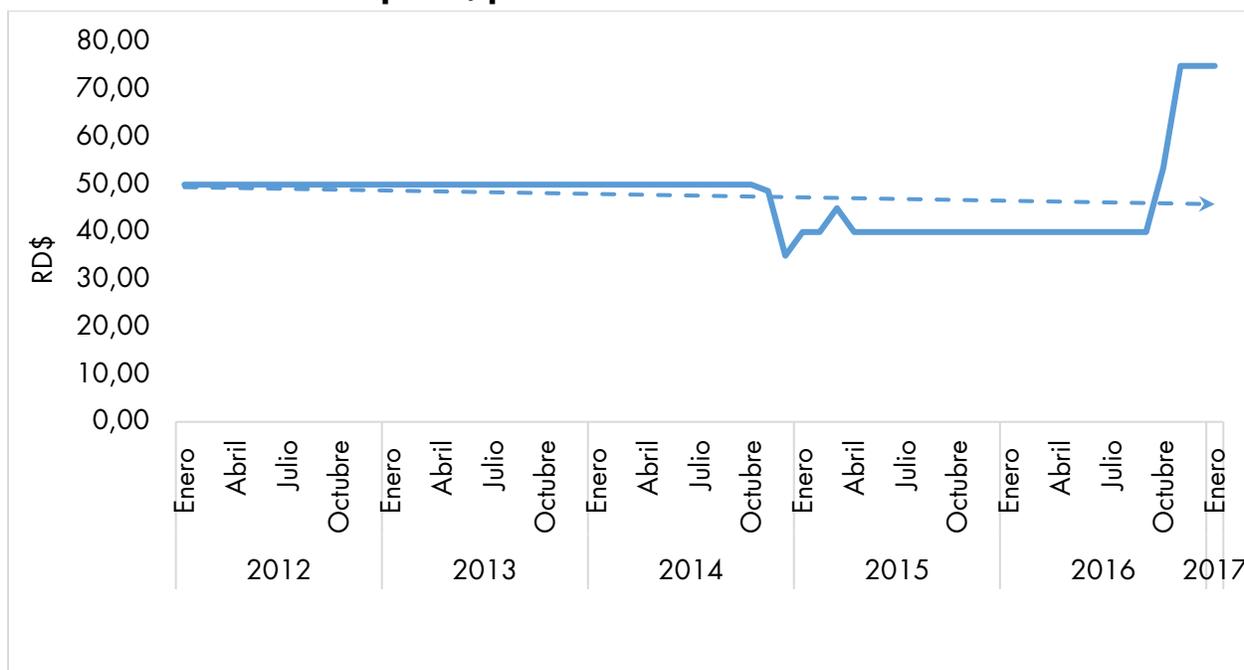


Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del Banco Central de la República Dominicana (BCRD).

Para esta región se registran las rutas hacia Dajabón y hacia Valverde. Para Dajabón los precios de los autobuses no sindicalizadas han estado entre (RD\$ 335.00) y (RD\$ 375.00), mientras las sindicalizadas entre (RD\$ 295.00) y (RD\$ 300.00) desde finales de 2011 y enero de 2017. En el caso de Valverde se tiene registro solo de los autobuses no “sindicalizados”, donde los precios han rondado entre (RD\$ 315.00) y (RD\$ 350.00).

Los precios se han mantenido prácticamente estáticos, hacia estas rutas, tal y como se aprecia en el Gráfico 17 hasta finales de 2014, donde disminuyen para ambas rutas. En el caso de los autobuses “sindicalizados” hacia Dajabón el precio no aumentó a finales de 2016, contrario a los autobuses no “sindicalizados” los cuales tuvieron un aumento significativo respecto al histórico de precios analizados, de la misma manera sucede con la ruta hacia Valverde.

Gráfico 18. Diferencia en (RD\$) en los precios del transporte interurbano de autobuses no sindicalizadas respecto a las sindicalizadas, en ruta hacia Dajabón, período 2012 – enero 2017.

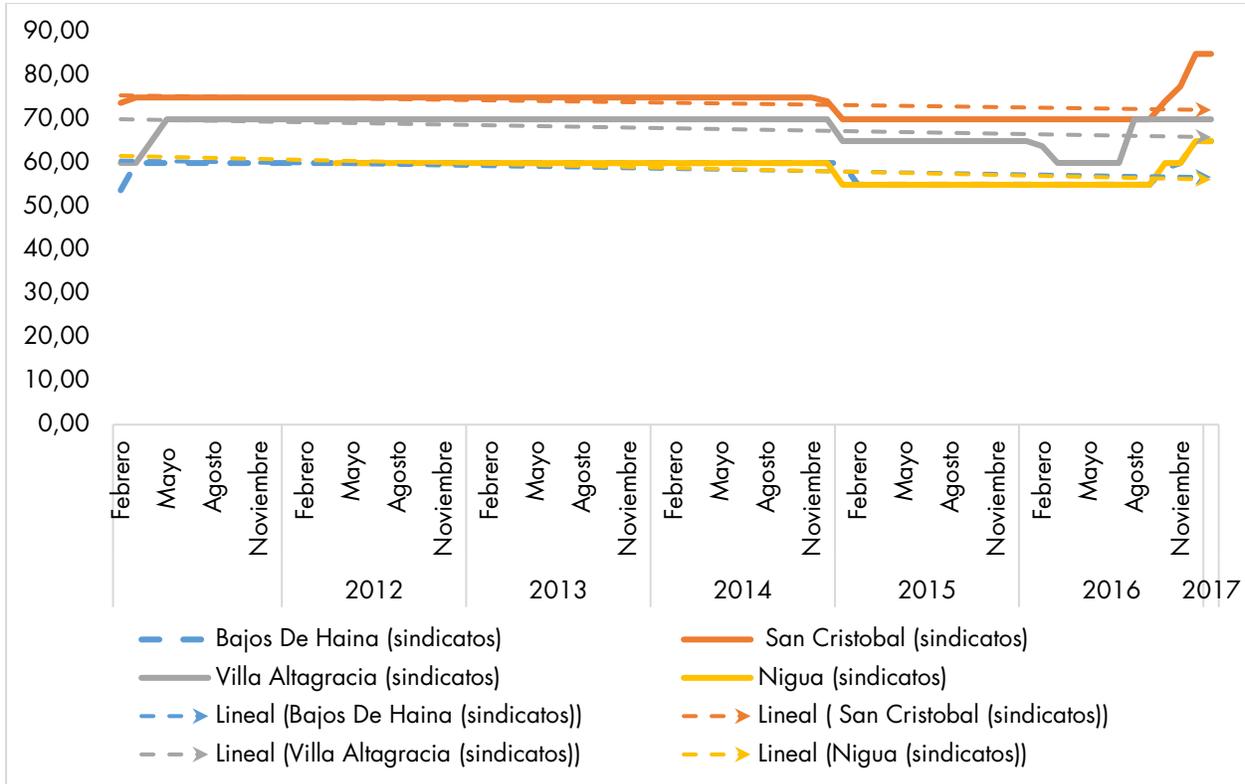


Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del Banco Central de la República Dominicana (BCRD).

La diferencia en los precios de los autobuses no “sindicalizados” respecto a los “sindicalizados” fue de (RD\$ 50.00) desde enero de 2011, hasta octubre de 2014, es decir, los autobuses no “sindicalizados” eran (RD\$ 50.00) más caros que los “sindicalizados”. Esta diferencia se redujo (lo cual se ve reflejado en la línea de tendencia), tras esto, la diferencia en el precio se mantuvo en (RD\$ 40.00), hasta finales de 2016 cuando esta diferencia crece y se sitúa en (RD\$ 75.00).

Por tanto, los viajes hacia esta provincia han sido siempre más altos en autobuses no “sindicalizados” frente a los “sindicalizados”, y dado el histórico de precios la diferencia a enero de 2017, es la más alta que ha tenido esta ruta desde 2012.

Gráfico 19. Precios en (RD\$) del transporte interurbano de autobuses sindicalizados, desde Santo Domingo hacia las rutas de la región Valdesia, provincia San Cristóbal, rutas: Bajos de Haina, Nigua, San Cristóbal y Villa Altagracia, 2011 – enero 2017.



Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del Banco Central de la República Dominicana (BCRD).

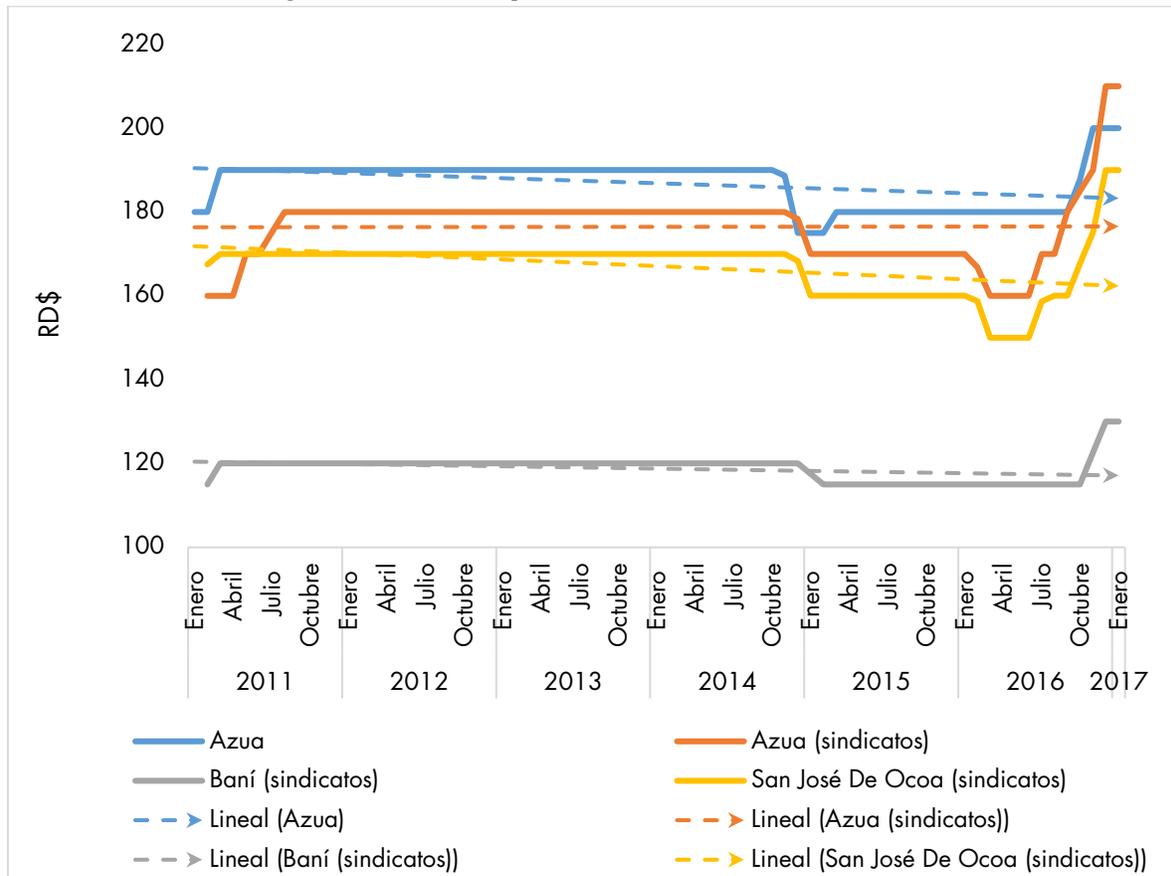
Debido a que se registran 4 rutas hacia la provincia San Cristóbal, junto a la diferencia de precios con las otras provincias de la región y la similitud en los precios entre las rutas hacia la provincia, se ha subdividido en dos partes el análisis de la región. Por un lado, el Gráfico 20 muestra los precios de las rutas hacia San Cristóbal, mientras que el Gráfico 20 muestra los precios de las rutas hacia San José de Ocoa, Azua y Baní.

Todas las rutas hacia la provincia San Cristóbal registradas son rutas sindicalizadas. Los precios de las diferentes rutas hacia San Cristóbal⁷⁶ han oscilado entre (RD\$53.75) y (RD\$85.00), en el período 2011 – enero 2017, las rutas registradas corresponden solo a autobuses “sindicalizados”. Los precios más altos son los de la ruta hacia el municipio de la provincia, cuyo nombre es también San Cristóbal los cuales han oscilado entre (RD\$70.00) y (RD\$85.00), seguido de Villa Altagracia

⁷⁶ Capital de la provincia del mismo nombre.

cuyos precios han rondado entre (RD\$ 60.00) y (RD\$ 70.00). Mientras que en las rutas hacia Nigua y Bajos de Haina se han mantenido muy similares tal y como puede apreciarse en el Gráfico 202. Para Nigua los precios han oscilado entre (RD\$55.00) y (RD\$ 65.00) y para los Bajos de Haina entre (RD\$53.75) y (RD\$65.00).

Gráfico 20 Precios en (RD\$) del transporte interurbano de autobuses sindicalizados y no “sindicalizados”, desde Santo Domingo hacia las rutas de la región Valdesia, período 2011 - enero 2017.



Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del Banco Central de la República Dominicana (BCRD).

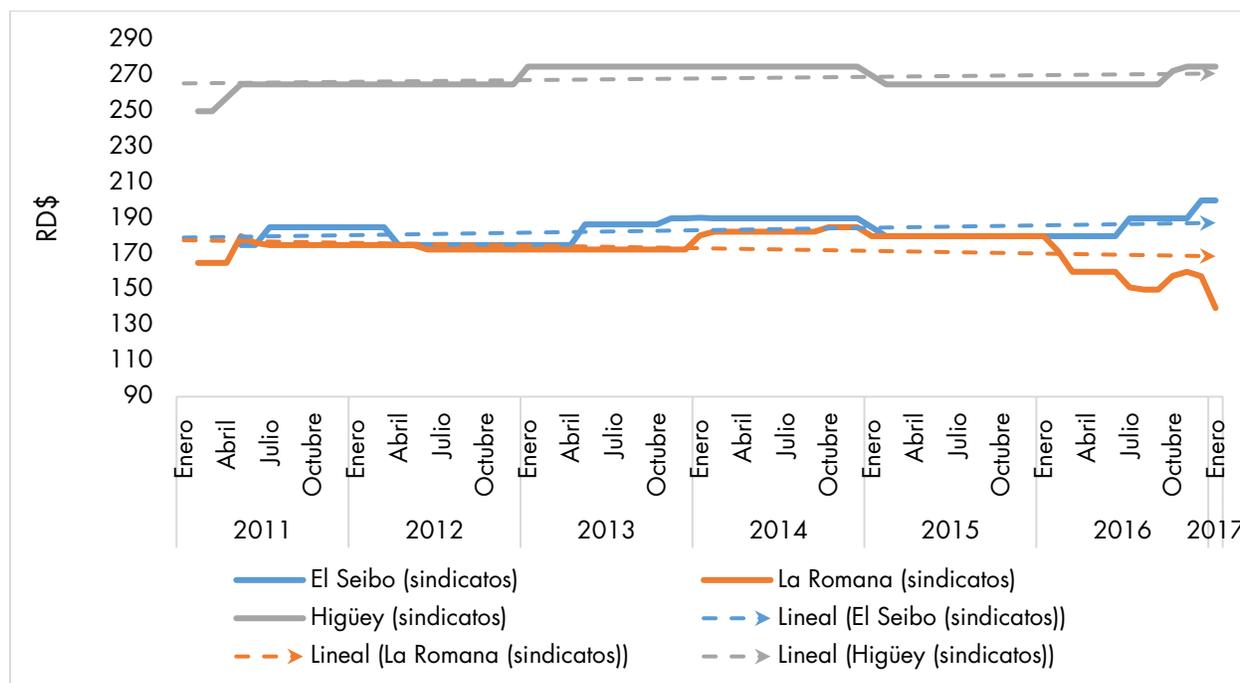
Azua, Baní⁷⁷ y San José de Ocoa son las otras rutas que se registran hacia la región Valdesia⁷⁸. La ruta hacia Azua registra tanto autobuses no “sindicalizados” como “sindicalizados”. Para Azua, el precio de los no “sindicalizados” ha oscilado los (RD\$ 175.00) y (RD\$ 200.00), mientras que los “sindicalizados” ha oscilado entre (RD\$ 160.00) y (RD\$ 210.00). La tendencia de los precios de ambas rutas ha sido a reducirse muy ligeramente tal y como lo muestra la línea de tendencia.

⁷⁷ Capital de la provincia Peravia.

⁷⁸ Además de las rutas hacia la provincia San Cristóbal explicada en el Gráfico 19.

Sin embargo, desde mediados de 2016, esta tendencia fue hacia el alza. El precio había caído en ambas rutas a finales de 2014 y se mantuvo hasta mediados de 2016 (salvo en Azua “sindicalizados” y en San José de Ocoa, donde los precios nuevamente cayeron en este lapso), sin embargo, desde mediados de 2016, los precios han aumentado en todas las rutas hacia esta región.

Gráfico 21 Precios en (RD\$) del transporte interurbano de autobuses sindicalizados, desde Santo Domingo hacia las rutas de la región Yuma, período 2011 - enero 2017.

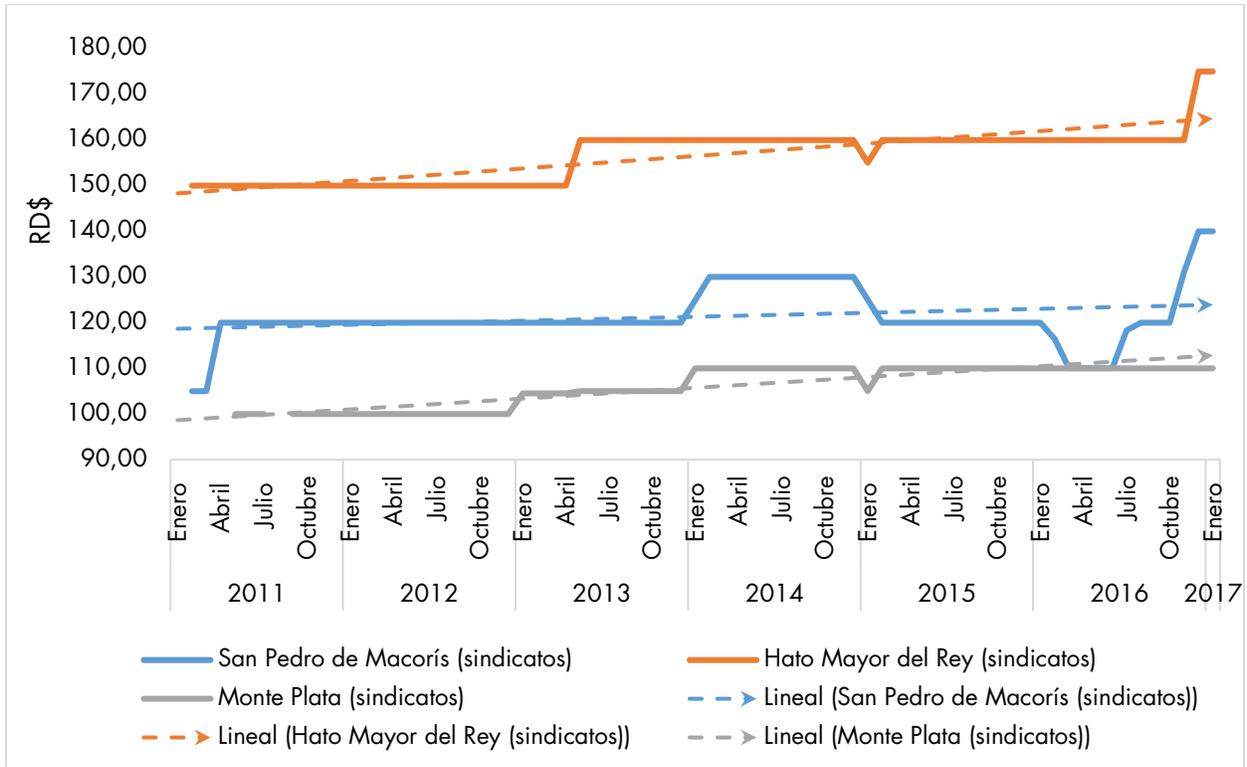


Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del Banco Central de la República Dominicana (BCRD).

Se registran tres rutas hacia la región Yuma, específicamente en las provincias: El Seibo, Higüey y La Romana, todas estas rutas son de autobuses “sindicalizados”. Los precios hacia El Seibo rondaron los (RD\$ 175.00) y (RD\$ 200.00), mientras que hacia La Romana (RD\$ 139.68) y (RD\$ 180.00), en ambos casos registrando una ligera tendencia al alza, más acentuada hacia El Seibo, donde desde mediados de 2016 los precios han aumentado hasta situarse en (RD\$ 200.00) a enero 2017, mientras que hacia la Romana desde inicio de 2016 los precios han tendido a disminuir, el precio a enero 2017 es (RD\$ 139.66). En el caso de Higüey⁷⁹ el precio ha rondado entre (RD\$ 250.00) y (RD\$ 275.00), con una tendencia al aumento.

⁷⁹ Capital de la provincia La Altagracia.

Gráfico 22 Precios en (RD\$) del transporte interurbano de autobuses sindicalizados, desde Santo Domingo hacia las rutas de la región Higuamo, período 2011 - enero 2017.



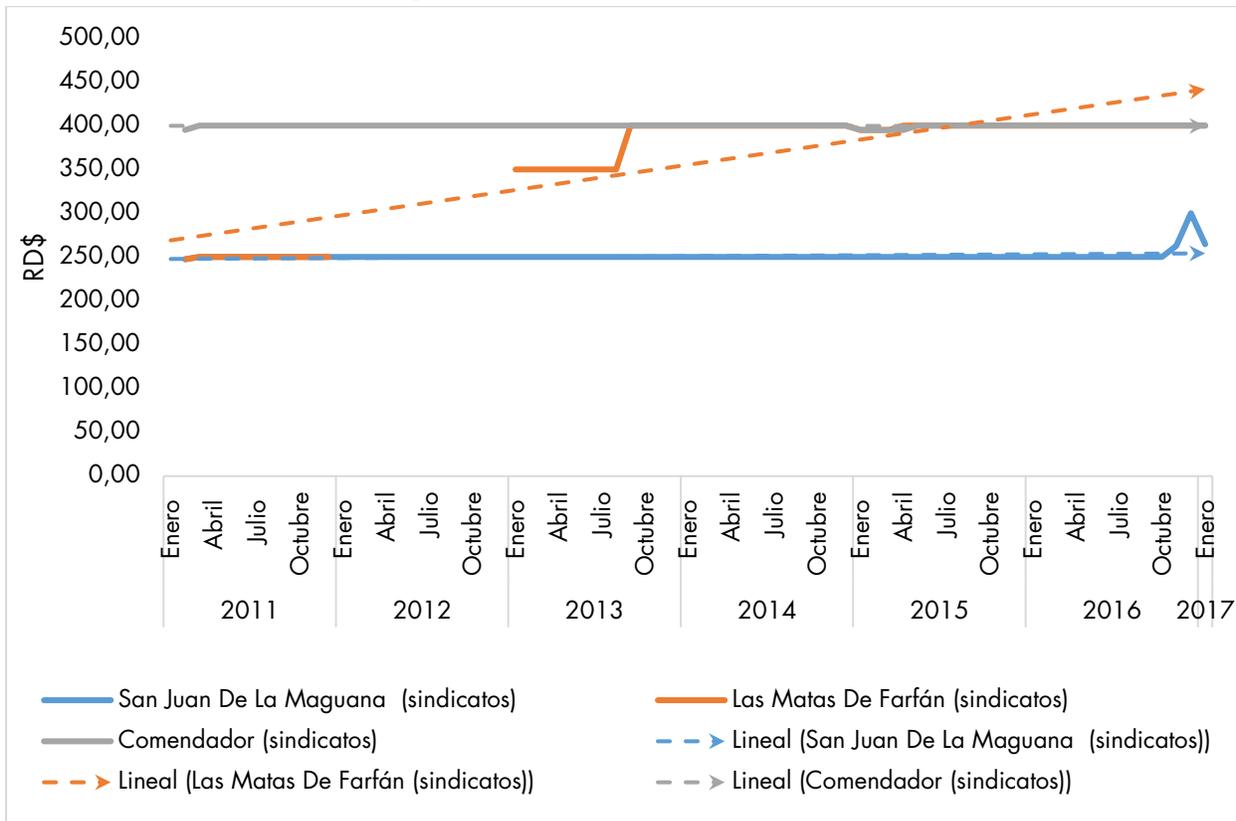
Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del Banco Central de la República Dominicana (BCRD).

Las rutas registradas hacia la región Higuamo son: San Pedro de Macorís, Hato Mayor del Rey⁸⁰ y Monte Plata. La ruta cuyos precios son los más altos es Hato Mayor del Rey, estos oscilaron entre (RD\$ 150.00) y (RD\$ 175.00). Para la ruta a San Pedro de Macorís los precios oscilaron entre (RD\$ 105.00) y (RD\$ 140.00), desde mediados de 2011, hasta finales de 2013, se mantuvieron estables, aumentaron en 2014, para luego disminuir y mantenerse estables en 2015, cayeron a inicios de 2016 y desde mediados de año se han mantenido creciendo. En cuanto a Monte Plata⁸¹ los precios han oscilado entre RD\$100.00 y RD\$110, la tendencia ha sido al aumento del precio de esta ruta, aunque a diferencia de las anteriores, esta no aumentó a finales de 2016.

⁸⁰ Capital de la provincia Hato Mayor.

⁸¹ El registro de precios de esta ruta no estuvo disponible entre el mes de enero y abril de 2011, tampoco para agosto del mismo año.

Gráfico 23 Precios en (RD\$) del transporte interurbano de autobuses sindicalizadas, desde Santo Domingo hacia las rutas de la región El Valle, período 2011 - enero 2017.



Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del Banco Central de la República Dominicana (BCRD).

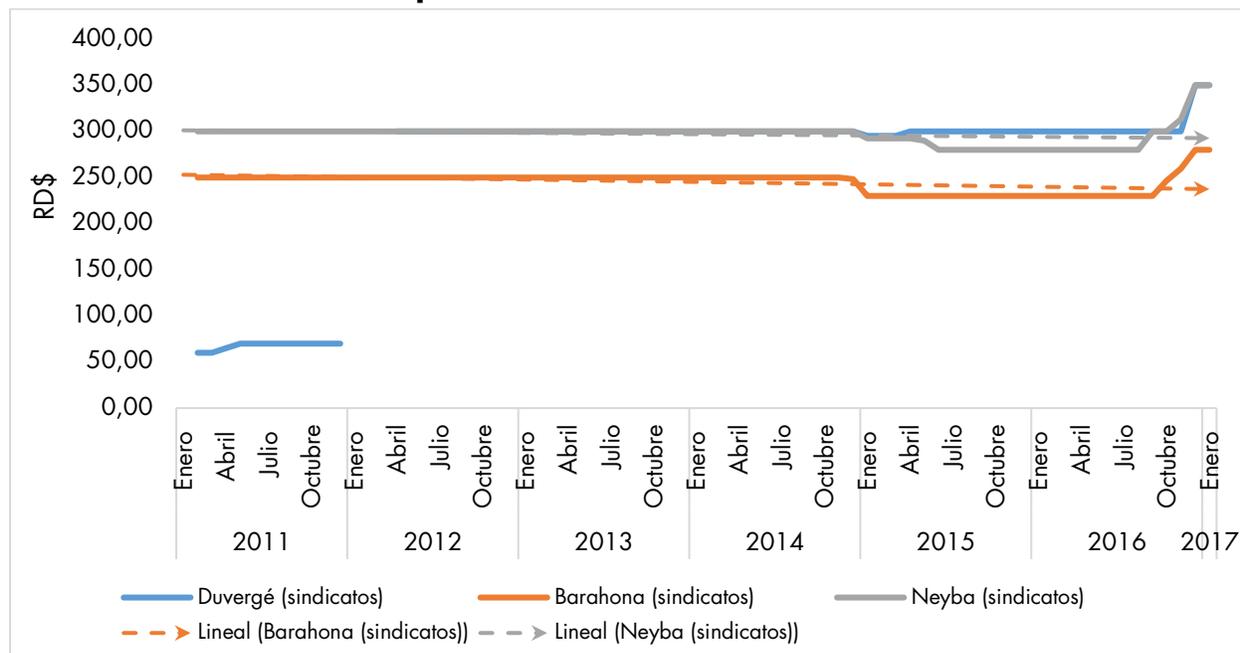
Las rutas⁸² analizadas hacia la región El Valle son: hacia la provincia San Juan de la Maguana y su municipio Las Matas de Farfán y hacia Comendador⁸³. Los precios hacia San Juan de la Maguana han variado entre (RD\$ 247.50) y (RD\$ 300.00), y claramente se ve que el precio hacia esta ruta se mantuvo en (RD\$ 250.00) desde marzo de 2011, hasta octubre 2016, donde asciende hasta llegar a (RD\$ 300.00) en enero de 2017. El precio hacia las Matas de Farfán ha oscilado entre (RD\$ 247.00) y (RD\$ 400.00) con una tendencia al aumento entre inicios de 2011 y finales de 2013, donde se estabiliza y se mantiene en (RD\$ 400.00), este solo varía a (RD\$ 395.00) en el primer trimestre de 2015, pero regresa a (RD\$ 400.00) y se mantiene hasta el final del período evaluado. Finalmente, el precio hacia Comendador se ha mantenido prácticamente sin cambios desde el inicio hasta el final de período, salvo en el primer trimestre de 2015, donde los precios descendieron de (RD\$ 400.00) a (RD\$ 395.00). Si bien las Matas de Farfán es un municipio de

⁸² No se dispone de los precios de enero de las tres rutas y del año 2012 hacia las Matas de Farfán.

⁸³ Capital de la provincia Elías Piña.

la provincia San Juan de la Maguana, su cercanía con la provincia Elías Piña asemeja los precios hacia Comendador.

Gráfico 24 Precios en (RD\$) del transporte interurbano de autobuses sindicalizadas, desde Santo Domingo hacia las rutas de la región Enriquillo, período 2011 - enero 2017.



Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del Banco Central de la República Dominicana (BCRD).

Hacia la región Enriquillo se registran tres rutas⁸⁴: Duvergé⁸⁵, Barahona y Neyba⁸⁶. El precio hacia Duvergé ha cambiado de manera importante, pues en 2011, rondaba entre (RD\$ 60.00) y (RD\$ 75.00), posteriormente tras el primer trimestre de 2012, estos precios aumentan hasta (RD\$ 300.00) y se mantuvieron estáticos hasta el primer trimestre de 2015, donde se reducen a (RD\$ 295.00) para luego regresar a (RD\$ 300.00), finalmente aumentan en diciembre de 2016 (RD\$ 350.00), el cual es el precio al final del período. En el caso de la ruta hacia Barahona, el precio se mantuvo estático en (RD\$ 250.00) desde febrero de 2011m hasta diciembre de 2014, donde se reduce hasta (RD\$ 230.00), se mantuvo entre 2015 y agosto de 2016, posterior a esto, el precio aumenta y se mantiene hasta el final del período (RD\$ 280.00). Finalmente, el precio de la ruta hacia Neyba se ha mantuvo sin cambios hasta inicios de 2015, el precio descendió a (RD\$ 280.00) hasta agosto de 2016, donde aumenta y finaliza el período en (RD\$ 350.00).

⁸⁴ No se tiene registro de enero 2011 de las tres rutas, y para Duvergé no se tiene registro en el primer trimestre de 2012.

⁸⁵ Municipio más poblado de la provincia Independencia.

⁸⁶ Capital de la provincia Bahoruco.

En general, en las rutas no sindicalizadas los precios son más altos que las sindicalizadas. La evolución de los precios ha sido muy similar en ambos transportes, pero la diferencia de los precios entre no sindicalizadas y sindicalizadas ha tendido a mantenerse o a aumentar. Salvo la ruta hacia la Vega donde la brecha ha disminuido a tal punto de que las sindicalizadas tienen un precio mayor a las no sindicalizadas, pero la misma no supera los (RD\$10.00) a diferencias de otras rutas. En este sentido se mantiene la brecha en los precios en la cual las no sindicalizadas tienen precios superiores a las sindicalizadas.

La diferencia en los precios de autobuses “sindicalizados” y no “sindicalizados” ha aumentado sobre todo hacia el norte y a final del período 2016, por lo que viajar en autobuses “sindicalizados” frente a no “sindicalizados” resulta más costoso.

En general los precios cayeron a finales de 2014 y volvieron a subir de manera importante a finales de 2016, el cual ha sido el aumento que más ha incrementado los precios en el período evaluado, esto tras la eliminación del subsidio a los combustibles en octubre de 2016.

Análisis de precios relativos en el transporte interurbano de pasajeros

Debido a que las distancias de las rutas interurbanas no son las mismas a fin de que puedan ser comparables se ha relativizado la distancia en (Km) desde Santo Domingo hasta los diferentes destinos considerados. Para este cálculo se realizó el cociente entre el precio de la ruta en pesos (RD\$) reales, es decir, eliminando el efecto de la inflación y la distancia en Kilómetros (Km) hacia este destino. De manera que, el precio en pesos real (RD\$) por Kilómetro (Km). Además, se realiza una segunda aproximación tras añadir las tasas de crecimiento utilizando del precio real (RD\$) por Kilómetro (Km), con lo cual se obtiene el precio de las rutas que han crecido más y menos en el período 2011 – enero 2017.

De acuerdo a esto ordenando de menor a mayor, la ruta de menor precio real por kilómetro (RD\$/Km) es Higüey (“sindicatos”) con (0.53 RD\$/Km), seguido de El Seibo (“sindicatos”) (0.75 RD\$/Km), y Bajos de Haina (0.82 RD\$/Km). En promedio el precio real por kilómetro (RD\$/Km) de todas las rutas es (1.13 RD\$/Km), 23 de las 40 rutas tienen precios menores a este promedio, las restantes de 17 tienen precios por encima. Las rutas con el precio más alto, ordenando de mayor a menor es San Cristóbal (“sindicatos”) (2.52 RD\$/Km), Valverde (2.42 RD\$/Km) y Cotuí (2.12 RD\$/Km) (ver todos los precios y rutas en cuadro 9).

Por otro lado, al analizar la tasa de crecimiento en los precios reales (RD\$) por kilómetro de las rutas, nuevamente ordenando la ruta de menor a mayor crecimiento, Hato Mayor del Rey ("sindicatos") (-3.24 RD\$/Km), es la ruta con menor crecimiento, de hecho, en esta ruta en promedio, el precio del crecimiento real por kilómetro (RD\$/Km) ha disminuido, seguido por Dajabón con (0.00 RD\$/Km), es decir, en promedio se han mantenido sin cambios, y Comendador ("sindicatos") apenas ha variado con (0.02 RD\$/Km). En promedio, la tasa de crecimiento de los precios reales por kilómetro en todas las rutas ha crecido en (1.02 RD\$/Km), 25 de las 40 rutas evaluadas tienen un crecimiento promedio menor, mientras que 15 tienen un crecimiento superior. Por otro lado, las rutas con mayor crecimiento son: Duvergé ("sindicatos"), con (47.00 RD\$/Km), Azua ("sindicatos") (3.67 RD\$/Km) y El Seibo ("sindicatos"), (3.29 RD\$/Km).

Cuadro 11. Precios promedio reales por Kilómetro (RD\$/Km) anualizados, período 2011 - enero 2017.

Destino	Promedio anualizado descontando inflación	Distancia (Km)
Higüey ("sindicatos")	0.53	167.00
El Seibo ("sindicatos")	0.75	296.00
Bajos De Haina ("sindicatos")	0.82	137.00
Dajabón ("sindicatos")	0.84	19.00
San Francisco De Macorís ("sindicatos")	0.98	134.00
Dajabón	0.99	296.00
Duvergé ("sindicatos")	1.00	220.00
La Romana ("sindicatos")	1.09	122.00
Puerto Plata ("sindicatos")	1.09	231.00
San Juan De La Maguana ("sindicatos")	1.11	190.00
Bonao ("sindicatos")	1.11	81.30
Barahona ("sindicatos")	1.12	185.00
San Francisco De Macorís	1.20	134.00
Moca ("sindicatos")	1.23	145.00
Neyba ("sindicatos")	1.25	203.00
Salcedo ("sindicatos")	1.26	138.00
Puerto Plata	1.27	231.00
Azua ("sindicatos")	1.34	112.00
San José De Ocoa ("sindicatos")	1.35	105.00
Comendador ("sindicatos")	1.37	243.00
Las Matas De Farfan ("sindicatos")	1.39	221.00
Salcedo	1.39	138.00
Azua	1.40	112.00
Promedio	1.13	
La Vega ("sindicatos")	1.45	116.00
Villa Altigracia ("sindicatos")	1.48	38.30
La Vega	1.48	116.00
Santiago	1.58	155.00
Nagua ("sindicatos")	1.60	150.00
Santiago ("sindicatos")	1.63	155.00
Baní ("sindicatos")	1.65	60.60
Nagua	1.78	150.00
Samaná ("sindicatos")	1.81	180.00
Monte Plata ("sindicatos")	1.97	76.40
Samaná	1.99	68.60
San Pedro de Macorís ("sindicatos")	2.02	24.00
Hato Mayor del Rey ("sindicatos")	2.05	180.00
Nigua ("sindicatos")	2.06	114.00
Cotuí ("sindicatos")	2.12	106.00
Valverde	2.46	196.00
San Cristóbal ("sindicatos")	2.52	24.90

Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del Banco Central de la República Dominicana (BCRD).

Cuadro 12. Tasa de crecimiento promedio anual precios reales por Kilómetro (RD\$/Km), 2011 – enero 2017.

Destino	Promedio anual de la tasa de crecimiento real de los precios
Hato Mayor del Rey ("sindicatos")	-3.26
Dajabón ("sindicatos")	0.00
Comendador ("sindicatos")	0.02
Santiago ("sindicatos")	0.06
Puerto Plata ("sindicatos")	0.06
La Vega ("sindicatos")	0.33
Villa Altagracia ("sindicatos")	0.65
Monte Plata ("sindicatos")	0.86
La Vega	0.90
San Juan De La Maguana ("sindicatos")	0.97
San Francisco De Macorís	1.00
San Francisco De Macorís ("sindicatos")	1.01
Azua	1.02
Valverde	1.03
Nagua	1.07
Samaná	1.07
Nagua ("sindicatos")	1.38
Dajabón	1.45
Samaná ("sindicatos")	1.49
Salcedo	1.50
Baní ("sindicatos")	1.51
Higüey ("sindicatos")	1.63
San Pedro de Macorís ("sindicatos")	1.63
Bajos De Haina ("sindicatos")	1.72
Salcedo ("sindicatos")	1.82
Promedio	1.02
Bonao ("sindicatos")	1.87
Nigua ("sindicatos")	1.88
Cotuí ("sindicatos")	1.90
Santiago	1.91
San José De Ocoa ("sindicatos")	2.15
Barahona ("sindicatos")	2.19
Las Matas De Farfan ("sindicatos")	2.27
San Cristóbal ("sindicatos")	2.39
Puerto Plata	2.51
La Romana ("sindicatos")	2.65
Neyba ("sindicatos")	2.89
Moca ("sindicatos")	3.24
El Seibo ("sindicatos")	3.29
Azua ("sindicatos")	3.67
Duvergé ("sindicatos")	47.00

Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del Banco Central de la República Dominicana (BCRD).

6.4. Análisis de correlación de precios de transporte de pasajeros y los combustibles

Con la finalidad de analizar si existe una relación entre los precios de los servicios de transporte de pasajeros y el principal insumo y criterio que los choferes indican como factor determinante para el establecimiento de precios, se realiza la prueba de correlación de precios, en base a los datos del Banco Central de la República Dominicana y el Ministerio de Industria, Comercio y Mipymes (MICM), correspondientes al periodo 2011 hasta 2016. Específicamente, se utilizan datos sobre los índices de precios mensuales de los siguientes servicios: transporte en carros públicos, transporte en motoconcho, transporte en autobús urbano; así como para el mercado de transporte interurbano, se usan los precios correspondientes al transporte en guaguas sindicalizadas y no sindicalizadas. En el caso de los combustibles se utilizan los precios del gas licuado de petróleo, gasoil regular y gasolina regular (Ver anexo 4).

Para el transporte urbano de pasajeros, esta prueba refleja una alta correlación entre las variaciones de los precios de carros públicos, motoconchos y autobuses urbanos, mientras que la correlación de estos con el cambio en el precio de los combustibles es muy baja y estadísticamente no significativa. Lo anterior indica una baja asociación entre las variaciones de los precios de los combustibles y los precios del transporte, una razón estadística es que los precios del transporte, por lo general no reaccionan ante variaciones “leves” en el precio de los combustibles; además, la intervenciones estatales, en forma de subsidio, pudo durante el periodo absorber parte de las variaciones en los precios; por último, puede deberse a una posible fijación de precios por parte de los “sindicatos” y federaciones de transporte.

Cuadro 13. Matriz de correlación de precios mensuales del mercado de transporte urbano de pasajero y el combustible, 2011-2017

	Carro público	Motoconcho	Autobús	Gas Licuado de Petróleo	Gasolina Regular	Gasoil Regular
Carro público	1.0000					
Motoconcho	0.8308*	1.0000				
Autobús	0.7222*	0.6746*	1.0000			
Gas Licuado de Petróleo	0.0562	0.0967	0.0072	1.0000		
Gasolina Regular	-0.0053	0.0014	-0.0123	0.8264*	1.0000	
Gasoil Regular	0.0253	0.0923	0.0106	0.8587*	0.7402*	1.0000

Nota. Las series de precios fueron transformadas a logaritmos. Con el objetivo de obtener resultados coherentes, las series de precios de los productos deben ser estacionarias, para estos fines se realizaron las pruebas Dickey-

Fuller y Phillips Perron⁸⁷. Los resultados de las pruebas indicaron que las series de los precios de los combustibles eran no estacionarias en niveles, por lo que se decidió transformar las series de precios en primera diferencia⁸⁸, incluyendo las series de los servicios de transporte. En este sentido, se realizó la prueba de correlación en primeras diferencias.

Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA.

En relación al transporte interurbano de pasajeros, en la matriz de correlación 4, **se aprecia que tampoco existe una correlación alta y significativa entre las variaciones de los precios de los autobuses y los combustibles. Lo cual al igual que el transporte urbano, puede responder a razones parecidas.**

Cuadro 14. Matriz de correlación de precios mensuales del mercado de transporte interurbano de pasajero y el combustible, 2011-2017

	Autobús sindicalizado	Autobús no sindicalizado	Gas Licuado de Petróleo	Gasolina Regular	Gasoil Regular
Autobús sindicalizado	1.0000				
Autobús no sindicalizado	0.8118*	1.0000			
Gas Licuado de Petróleo	0.0891	0.0193	1.0000		
Gasolina Regular	0.0239	-0.0118	0.8264*	1.0000	
Gasoil Regular	0.1078	-0.0416	0.8587*	0.7402*	1.0000

Nota. Las series de precios fueron transformadas a logaritmos. Con el objetivo de obtener resultados coherentes, las series de precios de los productos deben ser estacionarias, para estos fines se realizaron las pruebas Dickey-Fuller y Phillips Perron⁸⁹. Los resultados de las pruebas indicaron que las series de los precios de los combustibles eran no estacionarias en niveles, por lo que se decidió transformar las series de precios en primera diferencia⁹⁰, incluyendo las series de los servicios de transporte. En este sentido, se realizó la prueba de correlación en primeras diferencias.

Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA.

⁸⁷ Para concluir sobre la estacionariedad de las series de precios en los casos en que ambas pruebas arrojaron resultados divergentes, se utilizó la prueba Dickey-Fuller Aumentada (ADF) para concluir sobre la estacionariedad a un nivel de significancia de 1% y 5%.

⁸⁸ Stigler y Sherwin (1985) también estudian la correlación en cambios de precios, es decir, la correlación en primera diferencia. En este caso el coeficiente de correlación mide la convergencia relativa (no absoluta) entre dos precios. Además, en el caso Ryanair/Aer Lingus (2007), la Comisión Europea para la prueba de correlación de precios, empleó una serie de tests estadísticos para determinar si las series eran o no estacionarias. En el caso de que las series fueran no-estacionarias pero integradas de primer orden la Comisión optó por el cálculo de correlaciones en primera diferencia $\Delta p_{it} = p_{it} - p_{it-1}$.

⁸⁹ Para concluir sobre la estacionariedad de las series de precios en los casos en que ambas pruebas arrojaron resultados divergentes, se utilizó la prueba Dickey-Fuller Aumentada (ADF) para concluir sobre la estacionariedad a un nivel de significancia de 1% y 5%.

⁹⁰ Stigler y Sherwin (1985) también estudian la correlación en cambios de precios, es decir, la correlación en primera diferencia. En este caso el coeficiente de correlación mide la convergencia relativa (no absoluta) entre dos precios. Además, en el caso Ryanair/Aer Lingus (2007), la Comisión Europea para la prueba de correlación de precios, empleó una serie de tests estadísticos para determinar si las series eran o no estacionarias. En el caso de que las series fueran no-estacionarias pero integradas de primer orden la Comisión optó por el cálculo de correlaciones en primera diferencia $\Delta p_{it} = p_{it} - p_{it-1}$.

7. Análisis sobre ayudas estatales al mercado de transporte

El sector transporte, tanto de mercancías como de pasajeros, constituye un servicio necesario para la sociedad, que incide de forma transversal en todas las actividades económicas, por lo que, el Estado interviene de forma directa, fomentando la existencia de un transporte público eficiente, lo cual puede resultar fundamental para las personas que perciben rentas más bajas. Por ello, se establece que, para determinados modos de transporte, como el metro o los autobuses urbanos, se propongan tarifas subsidiadas. En este sentido, se han explorado soluciones para lograr combinaciones de tarifas y niveles de servicios que sean socialmente deseables. Esto en ocasiones se traduce en la imposición de las denominadas “obligaciones de servicio público” a las empresas reguladas de transporte. Estas obligaciones pueden consistir en atender a un precio razonablemente bajo ciertos tráficos o rutas que comercialmente pueden no resultar rentables, debido a que se considera que debe existir el servicio en dicha ruta. Como las obligaciones de servicio público suelen tener un impacto negativo sobre el equilibrio financiero de las empresas, el Estado suele buscar mecanismos de compensación para que las empresas proveen el servicio a la sociedad⁹¹.

En el caso de la República Dominicana, considerando las ayudas que han sido otorgadas en los años más reciente, los agentes económicos que operan en el mercado de transporte del país, han tenido acceso a dos tipos de subsidios: i) subsidio de galones de Gasoil Regular que hasta hace poco era ejecutado por el Ministerio de Industria, Comercio y MIPymes (MICM); y ii) “Bonogas Chofer” ejecutado por la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT) para ser entregado a los choferes de manera directa.

En relación al primer subsidio, mediante el Decreto núm. 677-07, de fecha 29 de noviembre 2007, el Poder Ejecutivo autorizó e instruyó al Ministerio de Industria, Comercio y MIPymes (MICM) la ejecución de un programa de compensación de los impuestos correspondientes al gasoil regular para los “sindicatos” de transporte urbano e interurbano de pasajeros y el transporte de cargas de alimentos y materiales de construcción. Por el consumo de hasta 1, 000,000 mensual de galones de gasoil regular. El artículo 2 del referido Decreto núm. 677-07, establecía que “el monto de la transferencia mensual compensatoria solo se otorgará a los transportistas afiliados a los gremios de carga y pasajeros legalmente registrados, a través de las empresas distribuidoras que expidan el combustible a los mismos.” A partir del 2011, mediante de la Resolución núm. 362-11 del Ministerio de Industria, Comercio y MIPymes (MICM), se agrega también a la Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA) en las compensaciones de galones de gasoil.

⁹¹ Ibidem.

Lo anterior generaba un incentivo para los operadores afiliarse a los “sindicatos”, ya que era la única vía de acceso a esta ayuda estatal. Adicionalmente, mediante el artículo 3 se le otorgaba la potestad a las federaciones y “sindicatos” de elaborar el reglamento de aplicación de los subsidios. Como consecuencia, esto generaba que los gremios beneficiarios adquirieran mayor poder de mercado.

En cuanto a la participación en promedio de los subsidios otorgados durante el periodo 2011-agosto 2016, la Confederación Nacional de Organizaciones del Transporte (CONATRA), ha sido la que ha recibido en promedio, un porcentaje mayor con 29.35%, seguida de Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO) y Federación Nacional de Transporte La Nueva Opción (FENATRANO), ambas con 19.17%. Tras estos la Unión Nacional de Transportistas y Afines, Inc. (UNATRAFIN), con 9.99%, mientras que la Central Nacional de Trabajadores del Transporte (CNTT) cuenta con 4.49%, las demás instituciones no sobrepasan el 4%.

En particular, la Confederación Nacional de Organizaciones del Transporte (CONATRA), la Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO) y la Federación Nacional de Transporte la Nueva Opción (FENATRANO)⁹² constituían los “sindicatos” que poseían una mayor asignación de galones y los que se perciben con mayor influencia en los mercados de servicios de transporte.

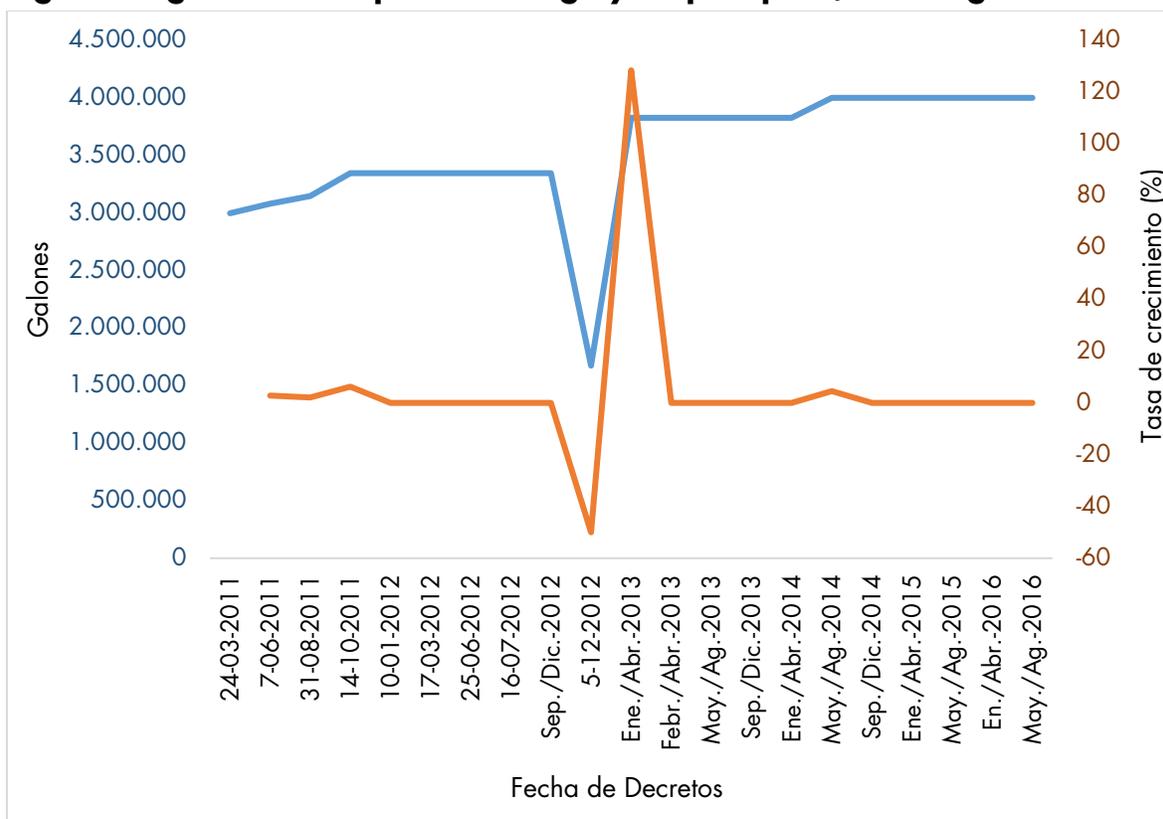
Adicionalmente, mediante la Resolución núm. 47 Ministerio de Industria, Comercio y MIPymes (MICM) se establece en el artículo 4 que el procedimiento para la distribución de Gasoil compensado, los operadores de transporte público de pasajeros urbanos, interurbanos, turísticos y de carga, debían hacer una solicitud al MICM con las siguientes informaciones: i) nombre de los “sindicatos”; ii) cantidad de galones; iii) distribuidor que suplirá el combustible; iv) ubicación del depósito(tanque).

A continuación, se puede apreciar en el gráfico 28 y a partir de las resoluciones del Ministerio de Industria, Comercio y Mipymes (MICM) que, a partir del 24 de marzo de 2011 hasta finales de 2016, las compensaciones de gasoil otorgadas a los operadores de transporte se han mantenido con poca variación en cuanto a la tasa de crecimiento de los galones subsidiados. La asignación en galones ha aumentado en promedio (4.73 %), los meses en que se produjeron aumentos de los subsidios fueron en agosto y octubre del 2011, tras estos aumentos y períodos sin variaciones, el subsidio tiene una única reducción en el período en el año 2012 de 50.00 %. Posteriormente, en

⁹² Ministerio de industria y Comercio (MIC). Resolución núm. 101, del 23 de abril del 2014

abril de 2012 se produce nuevamente un aumento de 128.66% y en mayo- agosto de 2014 de 4.57% y se mantuvo sin variaciones hasta su eliminación en octubre 2016. No obstante, mediante la Resolución núm. 233-16 del Ministerio de Industria, Comercio y MIPymes (MICM), de fecha de 13 de octubre de 2016, se decidió la no extensión de prórrogas y extensiones para la compensación de los impuestos correspondientes al gasoil regular.

Gráfico 25. Volumen total y tasa de crecimiento de compensación de galones de gasoil regular al transporte de carga y de pasajeros, 2011-agosto 2016.



Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado en base a las resoluciones del Ministerio de Industria, Comercio y Mipymes (MICM).

Por otro lado, existe también el Programa Bonogás para Choferes (BGC) que pertenece a la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT), en coordinación con la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET) y el Ayuntamiento de Santiago de los Caballeros, y es administrado por la Administradora de Subsidios Sociales (ADESS). Mediante este programa, se estima que se otorga una ayuda mensual de alrededor de RD\$3,400 por chofer, que se proporcionan a través de la Tarjeta Solidaridad para la compra de gas licuado de petróleo⁹³. En el 2008, existían 8,286

⁹³ (Choferes revelan no reciben subsidio de los combustible, 2016)

choferes beneficiarios para un monto de RD\$ 85, 014,360. Para el mes de febrero de 2017, existían unos 15, 245 beneficiarios correspondientes a un monto de RD\$100, 944,720.

Cuadro 15. Cantidad de beneficiarios y monto otorgado de subsidio de Bono Gas Chofer, periodo 2008-febrero 2017

Años	Cantidad Beneficiarios	Monto Otorgado en RD\$
2008	8,286	85,014,360
2009	16,751	540,982,440
2010	17,971	616,167,720
2011	16,522	605,788,020
2012	15,936	646,995,600
2013	15,726	640,258,200
2014	16,630	626,403,780
2015	15,519	621,184,860
2016	15,245	604,420,020
feb-17	14,767	100,944,720
Total		5,088,159,720

Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos Administradora de Subsidios Sociales (ADESS).

En este sentido, es importante indicar que el mercado de transporte se ha caracterizado por recibir incentivos del Estado con la finalidad de que las tarifas se mantengan a un nivel asequible para los usuarios. **No obstante, es importante indicar que el objetivo de los subsidios se ve limitado cuando existe en los servicios de transporte distorsiones en el mercado que se materializan a través de conductas anticompetitivas de fijación de precios, división territorial, limitación de nuevos operadores, entre otras. Por lo que para que el esfuerzo del Estados sea eficaz y eficiente, es imperante corregir cualquier posible limitación en el mercado.**

8. Análisis de la demanda

Según (De Rus, Campos, & Nombela, 2002), en el mercado de transporte la relación entre precio y cantidad demandada se ve afectada por cuatro características: i) el carácter derivado; ii) dependencia de factores heterogéneos; iii) el rol del tiempo en las decisiones individuales; y iv) la necesidad de tener predicciones correctas para poder ajustar la capacidad.

Los usuarios suelen solicitar el servicio de transporte con el objetivo de realizar una actividad localizada en el espacio y en el tiempo. En este sentido, a medida que el transporte actúa como input o servicio intermedio para otras actividades económicas, la demanda se ve afectada por un conjunto de factores, muy diferentes entre sí, que pueden tener influencia de diversas formas. Esto conlleva una caracterización de la demanda de transporte en términos de determinantes agregados e individuales. A continuación, se muestra los factores determinantes conforme la distinción antes mencionada.

Cuadro 16. Determinantes de la demanda de transporte.

Demanda agregada	Demanda individual
Población	Precio del transporte
Actividad Económica	Precio de otros bienes y servicios
Geografía	Características socioeconómicas
Historia y cultura	Calidad del servicio
Política de transporte	Tiempo de viaje

Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a Rus Mendoza, G., Campos, J., & Nombela, G. (2003).

En relación a los determinantes de la demanda agregada, las características demográficas de la población, la estructura de la actividad económica y el grado de concentración suelen afectar la demanda. Pues, sucede que ante una mayor cantidad de población y actividad económica hay un mayor consumo de transporte. Asimismo, se ve afectada por la geografía de un determinado territorio al facilitar o dificultar la construcción de infraestructura. Otro elemento importante, es la regulación existente del mercado, ya que establece las condiciones legales de funcionamiento del servicio y explotación de la infraestructura.

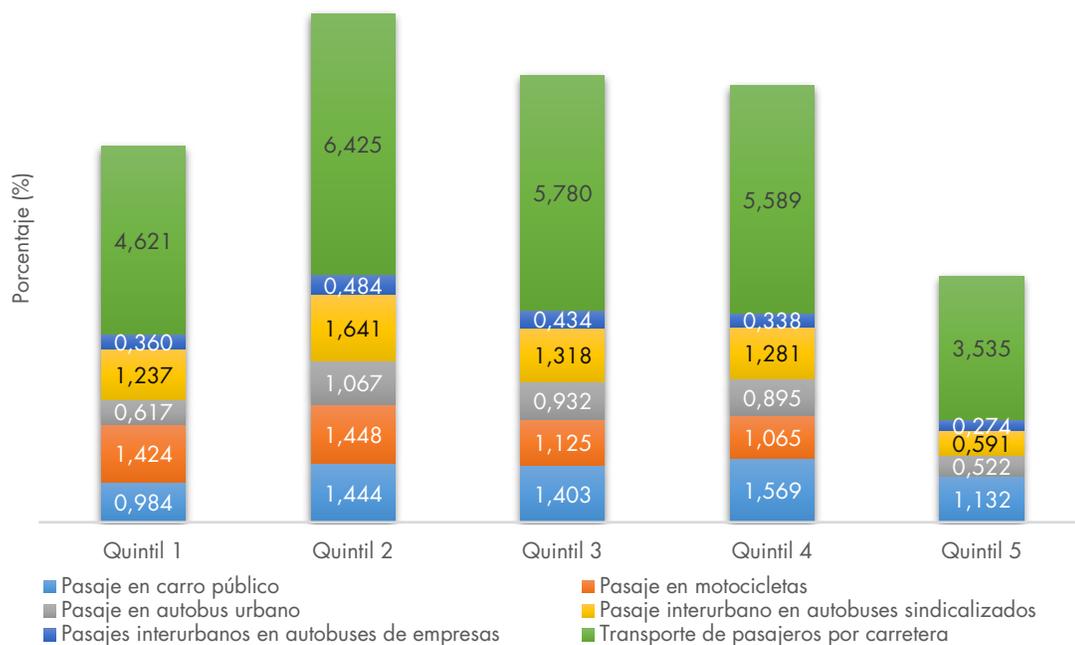
En este sentido, el proceso de urbanización evidenciado en el país, lleva a una importante presión sobre los servicios de transporte en las zonas urbanas del país, especialmente en las grandes urbes

nacionales. Este movimiento demográfico junto a la concentración de la actividad económica en las principales ciudades, acentúan las presiones en termino de demanda de servicio de transportes.

Por otro lado, en relación a los determinantes de la demanda individual se encuentra el precio de dicho servicio, así como el precio de los demás bienes y servicios alternativos. Adicionalmente, están las características socioeconómicas de los usuarios, como edad, sexo, ocupación, lo cual influye en la cantidad demandada de cada modo de transporte. Mientras, en muchos casos las decisiones individuales se basan en la calidad del servicio, frecuencia y el tiempo de viaje. En el caso de este último, determina el costo que los usuarios soportan, permitiendo establecer la relación directa entre éste y la demanda de transporte.

En relación a la proporción del gasto en la canasta familiar que destinan los hogares al servicio de transporte se puede apreciar que los hogares que pertenecen al quintil 5, que está formado por el 20% de los hogares con mayor nivel de gasto, son quienes menor proporción de sus gastos destinan a gastos de transporte terrestre, esto puede deberse a que los integrantes disponen de vehículos propios.

Gráfico 26. Ponderación de los gastos en servicio de transporte de pasajeros en la canasta familiar, por quintil de ingresos, 2011.



Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del Banco Central de la República Dominicana.

En relación al transporte urbano, tanto el quintil 1 como el quintil 2, suelen destinar un mayor gasto al servicio de transporte en motoconcho a diferencia de los restantes quintiles que suelen gastar más en carros públicos. Referente al transporte interurbano, compuesto por autobuses “sindicalizados” y autobuses de empresas no afiliadas a “sindicatos”, los datos indican que en todos los quintiles se suele utilizar y gastar más en autobuses “sindicalizados”.

Estos datos son coherentes con los resultados de la encuesta a usuarios, pues se aprecia que los usuarios de menor ingreso (por debajo de RD\$6,000), suelen utilizar con mayor frecuencia el servicio de transporte urbano de motoconcho. Ahora bien, referidos al restante rango de ingresos, evidencian que el tipo de transporte usado por los hogares no responde directamente al ingreso del hogar. Puntualmente, los usuarios entre un rango de RD\$6,000 a RD\$7,000, utilizan con mayor frecuencia las guaguas, mientras, que los situados en el rango de RD\$7,000 a RD\$12,000 revelaron que utilizan más los carros públicos; lo que indicaría que los usuarios de mayores ingresos utilizan con más frecuencia este medio de transporte, no obstante, entre los usuarios con ingresos de RD\$12,000-RD\$13,000 se desplazan más frecuentemente en guaguas públicas; y por último, aquellos con ingresos superiores a los RD\$13,000 usan con mayor frecuencia carros públicos. Esto puede depender de la zona específica en que este situado el hogar, debido, por ejemplo, a que hallas más opciones de autobús que transiten con mayor frecuencia en la ruta que el usuario suele utilizar.

Al realizarse el mismo ejercicio, pero por nivel de educación, se determinó que los usuarios que habían alcanzado hasta el nivel primario, el 36.2% utiliza con mayor frecuencia carros públicos, el 24.4% guaguas públicas, y 22.8% motoconchos⁹⁴. Para los usuarios que han concluido la secundaria, utilizan con mayor frecuencia carros públicos (35.9%), guaguas (25.3%), motoconchos (21.2%), el restante 17.6% corresponde a combinaciones de estos medios, o a la categoría de no aplica. En cuanto a nivel universitario, utilizan con mayor frecuencia carros públicos (34.3%), motoconcho (10%), guagua (8.6%)⁹⁵ (Ver Tabla A 161).

9. Análisis de las conductas identificadas

Este análisis se hace en el marco de la Ley General de Defensa de la Competencia, núm. 42-08, que entró en pleno vigor el pasado 6 de enero de 2017, con el nombramiento de la Dirección

⁹⁴ El 16.5% correspondía a opciones como el metro, a la combinación de los medios de transportes mencionados o eran de la categoría de “no aplica.”

⁹⁵ Un 25.7% corresponde a la categoría de no aplica y el restante 21.4% a combinaciones de los medios de transporte mencionado, taxi o simplemente no respondieron.

Ejecutiva, activando con esto la facultad para investigar y sancionar conductas anticompetitivas prohibidas por dicha ley. Luego del dictamen de la sentencia núm. 00416-2016, de fecha 15 de diciembre de 2016, emanada de la segunda sala del Tribunal Superior Administrativo (TSA) ante la acción de Amparo Ordinario por violación de Derechos Fundamentales a la libertad de empresa, a la libertad de contratación, a la libre competencia y a la libertad de tránsito, así como una acción de Amparo de Cumplimiento de la Ley núm. 578-64, que prohíbe el establecimiento de monopolios en provecho de particulares, de la Ley Orgánica del Ministerio de Industria y Comercio, Ley núm. 290-66, del Decreto núm. 104-91 que autoriza a las Fuerzas Armadas y a la Policía Nacional a otorgar las facilidades necesarias para el transporte de efectos de un lugar a otro, de la Ley Orgánica de la Administración Pública núm. 247-12, del Decreto núm. 489-87 que crea la Oficina Técnica del Transporte Terrestre y de la Ley Orgánica del Turismo en la República Dominicana, núm. 84. y de los análisis realizados en este estudio podemos establecer que existen indicios razonables sobre posibles acuerdos y conductas anticompetitivas que pudieran estar ocurriendo en el mercado objeto de estudio.

El artículo 5 de la Ley núm. 42-08 incluye dentro de las prácticas concertadas y acuerdos anticompetitivos prohibidos por la ley los siguientes:

- a) Acordar precios, descuentos, cargos extraordinarios, otras condiciones de venta y el intercambio de información que tenga el mismo objeto o efecto;*
- b) Concertar o coordinar las ofertas o la abstención en licitaciones, concursos y subastas públicas;*
- c) Repartir, distribuir o asignar segmentos o partes de un mercado de bienes y servicios señalando tiempo o espacio determinado, proveedores y clientela;*
- d) Limitar la producción, distribución o comercialización de bienes; o prestación y/o frecuencia de servicios, sin importar la naturaleza de los mismos; y,*
- e) Eliminar a competidores del mercado o limitar su acceso al mismo, desde su posición de compradores o vendedores de productos determinados.*

Es de conocimiento común y así ha sido verificado que los gremios choferiles fijan las tarifas a pagar por los usuarios de sus servicios, lo que contraviene lo dispuesto en el literal "a" del artículo 5.

De igual forma, y conforme el estudio de campo realizado, las federaciones, "sindicatos" de transporte, y sus afiliados, pueden estar violando el literal "c" de dicho artículo en sus actividades cotidianas, al dividirse el mercado geográfico y asignar a cada miembro una especie de

competencia territorial, asegurándose una participación constante en la movilización de carga y/o pasajeros en todo el territorio nacional.

Los "sindicatos" de transporte también paralizan el transporte con manifestaciones violentas, lo que puede ser traducido en una limitación concertada de la prestación de sus servicios, lo que sería una violación al literal "d" del artículo 5 de la Ley núm. 42-08.

Artículo 4.- Definiciones. A los efectos de la presente ley se entenderá por:

g) Posición Dominante: El control del mercado relevante que disfruta un agente económico, por sí o conjuntamente con otros, y que le brinda el poder de obstaculizar el mantenimiento de una competencia efectiva o le permita actuar en dicho mercado con independencia del comportamiento de sus competidores, clientes o consumidores. La posesión de una posición dominante en el mercado o su incremento, por sí solo, no constituye una violación a la presente ley;

Adicionalmente, el abuso de posición dominante está tipificado en el artículo 6 de la Ley núm. 42-08, que establece:

Artículo 6.- Del abuso de posición dominante. Quedan prohibidas las conductas que constituyan abusos de la posición dominante de agentes económicos en un mercado relevante susceptibles de crear barreras injustificadas a terceros. Se incluyen dentro de los abusos de posición dominante las siguientes conductas:

- a) Subordinar la decisión de venta a que el comprador se abstenga de comprar o de distribuir productos o servicios de otras empresas competidoras;*
- b) La imposición por el proveedor, de precios y otras condiciones de venta a sus revendedores, sin que exista razón comercial que lo justifique;*
- c) La venta u otra transacción condicionada a adquirir o proporcionar otro bien o servicio adicional, distinto o distinguible del principal;*
- d) La venta u otra transacción sujeta a la condición de no contratar servicios, adquirir, vender o proporcionar bienes producidos, distribuidos o comercializados por un tercero;*
- e) La negativa a vender o proporcionar, a determinado agente económico, bienes y servicios que de manera usual y normal se encuentren disponibles o estén ofrecidos a terceros; y cuando no existan, en el mercado relevante, proveedores alternativos disponibles y que deseen vender en condiciones normales. Se*

exceptúan aquellas acciones de negativa a negociar, por parte del agente económico, cuando exista incumplimiento de obligaciones contractuales por parte del cliente o potencial cliente, o que el historial comercial del cliente o potencial cliente demuestre un alto índice de devoluciones o mercancías dañadas, o falta de pago, o cualquier otra razón comercial similar;

f) La aplicación, en las relaciones comerciales o de servicios, de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes, que coloquen a unos competidores en situación de desventaja frente a otros sin que exista alguna razón comercial que lo justifique.

De considerarse las federaciones y “sindicatos” de transporte, como asociaciones empresariales, por entenderse en agrupaciones con intereses comerciales comunes, pueden ser evaluados como agentes económicos pasibles de ser sancionados conforme lo establece la Ley núm. 42-08, que define agente económico como “toda persona o grupo de personas, físicas o jurídicas que participan en la actividad económica”⁹⁶.

De los indicios derivados de la opinión pública y del trabajo de campo realizado, pudiera concluirse que estos gremios choferiles controlan prácticamente el total de los servicios de transporte del país.

Es necesario aclarar que, para hablar de “monopolización” o “control total” del mercado de transporte, tendríamos que hablar de la posibilidad de estar ante una dominancia colectiva, y enmarcar los abusos de dicha dominancia que puedan estar realizando los “sindicatos” en el artículo 6 de nuestra Ley núm. 42-08. El artículo 6 establece que “quedan prohibidas las conductas que constituyan abusos de la posición dominante de agentes económicos en un mercado relevante susceptibles de crear barreras injustificadas a terceros”⁹⁷.

De lo anterior, podría deducirse que al utilizar el plural de agente económico supone la inclusión de uno o más, como se entiende en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, por ejemplo, cuyo artículo 102 reza de la siguiente manera: “será incompatible con el mercado interior y quedará prohibida, en la medida en que pueda afectar al comercio entre los Estados miembros, la explotación abusiva, por parte de una o más empresas, de una posición dominante en el mercado interior o en una parte sustancial del mismo”⁹⁸. Igualmente, la sección 2 del Sherman Act de los Estados Unidos establece que “toda persona que monopolice, o intente monopolizar, o se

⁹⁶ Artículo 4, literal “b”. El subrayado es nuestro.

⁹⁷ El subrayado es nuestro.

⁹⁸ Artículo 102, Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. El subrayado es nuestro.

combine o conspire con cualquier otra persona o personas, para monopolizar cualquier parte del comercio entre los diversos Estados, o con Naciones extranjeras, será considerado culpable de un delito (...)”⁹⁹.

Sin embargo, hasta el momento no existen indicios de carácter jurídico que puedan apoyar una hipótesis en este sentido, por lo que la evidencia respalda una posible violación al artículo 5 de la Ley núm. 42-08.

10. Evaluación y estimación del daño

Es importante destacar, conforme a Des Rus, Campos, & Nomblea, 2002, que en el mercado transporte terrestre de pasajeros un elemento característico es la velocidad media de los carros públicos y autobuses en llegar a las paradas o tramos a recoger a los usuarios. Esta situación está presente durante todo el tiempo del día, pero es aún más notoria en las horas picos, ya que lo usual es que los usuarios opten por uso del medio del transporte que llegue primero. Debido a esta característica de la demanda, pueden producirse “carreras” entre transportistas para captar más viajeros, lo cual se puede traducir en un aumento de los accidentes.

Por otro lado, en un escenario de competencia en que no exista regulación es posible que la calidad media se deteriore por una fuerte competencia en costes entre los operadores. Esto sucede cuando existe una gran cantidad de operadores que realizan el servicio a precios bajos, pero con una flotilla de vehículos muy antigua, sin calidad y seguridad. Esto puede provocar que las empresas que tengan la oportunidad de ofrecer un servicio de calidad con vehículos modernos desaparezcan, debido a que los otros operadores no tienen costes fijos relevantes y por ello pueden ofertar tarifas muy bajas.

Además, se genera congestión de tráfico, ya que solo habría incentivo de ofertar el servicio en las rutas principales y se abandonarían las rutas que no son rentables. Cuando existe un exceso de vehículos, la entrada de un vehículo adicional genera un efecto sobre el conjunto de vehículos, ya que provoca una disminución de la velocidad y aumenta el tiempo de viaje para todo ellos.

No obstante, el impacto negativo producto de prácticas anticompetitivas en términos de eficiencia y bienestar general son significativos. Ya que se tiene el potencial de generar dos efectos en el mercado:

⁹⁹ La traducción y el subrayado son nuestros.

- **Efecto redistributivo:** aumenta el excedente de los agentes económicos que realizan la conducta, en este caso, de los transportistas y entidades gremiales del transporte, a expensas de una disminución del excedente de los consumidores. Que conforme se visualizó por quintil de la población, tendría mayor efecto sobre los usuarios de menores ingresos, ya que destinan una mayor proporción al uso del transporte público. De igual forma representa un mayor costo para los agentes económicos que importan y exportan mercancías, constituyéndose así en una carga monetaria que termina afectando la competitividad de la oferta de producto del país.
- **Efecto eficiencia:** los agentes económicos al aumentar artificialmente los precios por encima de los niveles competitivos, genera que un grado de prestación del servicio del transporte no se realice entre los usuarios y oferente. Además, se genera un costo en términos de una asignación eficiente a favor de los agentes económicos más eficientes, afectando la calidad, la innovación, de tal manera que al mermarse la eficiencia productiva no surgen menores precios y servicio de mayor calidad.

Con la finalidad de cuantificar el daño que representa para el bienestar de la sociedad, derivado de la posible realización de conductas anticompetitivas, específicamente, el efecto de acuerdos sobre fijación de precios o división de mercado, que se traduce en precios más alto para los usuarios, se espera que en promedio que los acuerdos anticompetitivos en promedio incrementan en un 20%¹⁰⁰ el precio de los productos o servicio respecto a su precio competitivo. Tomando en consideración un sobreprecio de un 20%, así como el rango de precios que reportaron los transportistas durante las encuestas, se estima que productos de los acuerdos anticompetitivos, **como mínimo, los usuarios han terminado pagando en pasaje de carros públicos, un sobreprecio entre RD\$4 hasta RD\$9 pesos, conforme el rango de precios entre RD\$20-RD\$45 que los choferes reportaron que cobraban a los usuarios, por otro lado, para el transporte en autobús público puede significar un sobreprecio entre RD\$4 hasta RD\$15, ya que los transportistas mencionaron que podían cobrar entre RD\$20 a RD\$75. Para el servicio en motoconcho puede constituir un sobreprecio entre RD\$5 hasta RD\$10, ya que indicaron que tienden a cobrar entre RD\$20 y RD\$50 como mínimo¹⁰¹.**

¹⁰⁰ Komninos, A., Beckert, W., van Damme, E., Dewatripont, M., Franks, J., ten Kate, A., & Legros, P. (2009). Quantifying antitrust damages. Este estudio concluyó que los costes excesivos que generan los acuerdos anticompetitivos varían considerablemente, de tal manera que ciertos acuerdos anticompetitivos pueden generar, incluso, un costo excesivo de hasta 50%. Sin embargo, el costo excesivo medio observado era de aproximadamente el 20%. Asimismo, Connor & Lander (2008) determinaron que los carteles generan un sobre precio de 20%. Adicionalmente, Oxera y Komninos (2009) indican que los sobreprecios oscilan entre un 0% (sólo en el 7% de los casos) y un 70% (o más), la mediana de los precios se sitúa entre un 10% y un 20% por encima del nivel que existiría fuera del cartel (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), 2017).

¹⁰¹ Es importante especificar que se utilizó esta metodología de estimación, ya que no fue posible obtener los costos marginales de cada modalidad de transporte, debido a la no cooperación por parte de los agentes económicos.

Cuadro 17. Sobreprecio pagado por los usuarios en el servicio de transporte urbano, en pesos dominicanos.

Modalidad de servicio de transporte	Rango de precios que se cobra por el servicio de transporte	Monto pagado en sobreprecio
Carros públicos	RD\$20-RD\$45	RD\$4 hasta RD\$9
Autobús	RD\$20 a RD\$75	RD\$4 hasta RD\$15
Motoconchos	RD\$20 y RD\$50	RD\$5 hasta RD\$10

Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA.

En conclusión, se evidencia el alto impacto sobre el excedente del consumidor de la población que representan los acuerdos anticompetitivos.

Es importante indicar, que se establece un 20% de sobreprecio, considerando, además, que en este mercado no existe un alto costo de mantenimiento en los vehículos, ya que estos suelen operar en malas condiciones. En particular, los carros públicos y ciertas guaguas públicas es probable que no reflejen el precio del pasaje, debido al bajo valor de adquisición de los mismos, ya que por lo regular son modelos de más de 20 años de fabricación y/o están en malas condiciones. Además, los subsidios hasta octubre de 2016, podían estar justificados por el aumento a nivel internacional de los combustibles, los cuales tras la reducción de los precios de los combustibles y luego de su revisión, se eliminan. Lo cual ha provocado que de manera injustificada se haya producido incrementos de los precios de pasaje de transporte de pasajeros. Adicionalmente, es necesario precisar que el pago que deben realizar los transportistas a los “sindicatos” de manera diaria ronda entre (RD\$ 75.00) y (RD\$ 800.00), lo cual también implica que los precios sean altos y no acorde a la ley de la oferta y la demanda.

Existen también externalidades como la contaminación ambiental, y la forma temeraria de conducir de los choferes sin que las autoridades intervengan, lo cual pone en riesgo tanto al pasajero como a los demás conductores, si bien esto es difícil de cuantificar, no se debe ignorar dichas externalidades en cuanto al transporte público urbano.

En relación, a los autobuses “sindicalizados” que realizan viajes interurbano o interprovincial debido al comportamiento de los precios, los autobuses no “sindicalizados” tienen precios mayores que los “sindicalizados” y representan un comportamiento irregular, no se estimó el daño. Cabe resaltar la ruta hacia La Vega, en este caso la diferencia en precios de los no “sindicalizados” respecto a los “sindicalizados” ha cambiado en diversos períodos, es decir, los “sindicalizados” han tenido precios más altos que los no “sindicalizados” y viceversa, aunque estas diferencias son mínimas, para lo cual tampoco se aplicó la estimación de daño.

11. Limitaciones del estudio

Luego del análisis realizado, es necesario indicar que surgieron ciertas limitaciones durante el trabajo de campo y realización del estudio que impidieron que se efectuara un examen sobre la concentración de los mercados, y una revisión más completa sobre el transporte de carga, a saber:

- Tanto las entidades gremiales del transporte de carga como de pasajeros, no mostraron disposición de colaborar con el suministro de información, tampoco colaboraron con la realización de entrevistas, a excepción del Sindicato de camioneros y furgones de Puerto Plata y la Central Nacional de Transportistas Unificados (CNTU). Esto imposibilitó que se realizara un análisis sobre la participación de los agentes, concentración del mercado y estudio de las estructuras de costos. Así como la elaboración de un análisis generalizado sobre los estatutos y reglamentos que rigen estas entidades gremiales.
- El Consejo Nacional de la Empresa Privada, inc. (CONEP) no suministró las informaciones solicitadas por PRO-COMPETENCIA que permitiera realizar un análisis del daño que representan las barreras artificiales en el mercado creadas por las entidades gremiales.
- A la fecha de elaboración del presente estudio no estuvo disponible los datos[], debido a que se estaba en proceso de un acuerdo interinstitucional con la Dirección General de Impuestos Internos (DGII). Los estudios posteriores de PRO-COMPETENCIA van a contener estos datos y el análisis correspondiente.
- La Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT) no suministró las informaciones requeridas en cuanto a las rutas y operadores de transportes, así como datos estadísticos que poseen sobre el presente mercado, lo que hubiera representado un insumo importante para analizar los mercados relevantes por rutas y cantidad de operarios, así como cualquier limitación legal injustificada que pudiera estarse produciendo.

No obstante, el estudio se realizó con base a la mejor información disponible apegados a un estricto enfoque metodológico tanto en el trabajo de campo como en los análisis econométricos.

12. Principales hallazgos del estudio

Luego del análisis y del estudio de campo realizado se presentan a continuación los principales hallazgos encontrados en los mercados de transporte terrestre de carga, transporte terrestre urbano e interurbano de pasajeros, y transporte turístico de pasajeros en la República Dominicana:

1. Para el transporte de carga se definieron cinco (5) mercados relevantes: 1) carga suelta; 2) carga contenerizadas general; 3) carga en contenedores refrigerados; 4) carga a granel solida; y 5) carga a granel liquida. Debido a las especificaciones que debe proporcionar cada equipo de transporte y las características particulares de cada mercancía, los usuarios de este servicio no suelen tener alternativa de transporte, y, por ende, sustitución por el lado de demanda. En cuanto a la sustitución por el lado de la oferta se aprecia que, si bien es cierto que las empresas podrían optar por la adquisición de su propio equipo de transporte, tienen la limitación de acceder a este mercado, debido a las barreras artificiales creadas por los agentes gremiales, restringiendo así, cualquier presión competitiva que deba primar en un ambiente de competencia.
2. Para el transporte urbano de pasajeros se determinó que existen dos mercados relevantes: i) servicio de transporte urbano de pasajeros en carros públicos y guagua de alcance nacional; y, ii) servicio de transporte urbano de pasajeros en motor de alcance nacional.
3. Conforme las informaciones suministradas por la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET) sobre los operadores de rutas en minibuses, microbuses, autobuses y carro público en la ciudad de Santo Domingo, en base a la cantidad de unidades que posee cada entidad gremial o agente económico de transporte, el Índice de Herfindahl e Hirschman (IHH) es no concentrado en el servicio de transporte de pasajeros, al arrojar un resultado de 104.5 puntos (Ver en anexo tabla 164).
4. Se aprecia que existe un coeficiente de correlación estadísticamente significativo de 0.96 entre el transporte de carros públicos y motonconchos, lo que sugiere que forman parte del mismo mercado relevante; y un coeficiente de correlación de 0.57 en transporte de carros públicos y transporte en autobús. Sin embargo, el

coeficiente de correlación entre el autobús y el motoconchos resulto ser de 0.43, por lo que estas modalidades no pertenecerían al mismo mercado relevante.

5. Existen altas barreras de entradas estratégicas generados por parte de los propios agentes económicos que participan en las distintas modalidades de transporte. En el caso de transporte terrestre de carga, los “sindicatos” impiden que el transporte de mercancías sea realizado por la flotilla de vehículos propia de las empresas y en casos excepcionales, cuando lo permiten exigen una cantidad mínima de viaje a la empresa. Asimismo, los agentes económicos que solicitan el servicio se ven obligados a contratar el transportista asignado por el sindicato o a elegir de un conjunto de choferes afiliados al sindicato correspondiente a la zona de operación. Por otro lado, conforme las entrevistas realizadas a agentes económicos y en relación a barreras legales, se percibe que la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT) no está otorgando rutas a nuevos operadores o suele tardar más de un año para otorgar autorización a nuevos operadores.
6. Sobre el transporte urbano, los precios han aumentado tanto en el transporte de autobuses, carros públicos como en el de motoconchos. La Región Este y Ozama tienen los precios más altos en autobuses y carros públicos, mientras la Región Norte tiene los precios más bajos. Por otro lado, la región Sur cuenta con los precios más bajos, mientras que la Región Este y Norte tienen los precios mayores de acuerdo a la encuesta, estos oscilan entre RD\$25 y RD\$100.
7. En el transporte interurbano, en las rutas no sindicalizadas los precios son más altos que las sindicalizadas. La evolución de los precios ha sido muy similar en ambos transportes, pero la diferencia de los precios entre no sindicalizadas y sindicalizadas se mantiene o incrementa. Salvo hacia la Vega donde esta ha disminuido a tal punto de que las sindicalizadas tienen un precio mayor a las no sindicalizadas, aunque la diferencia no supera los (RD\$10.00). En este sentido se mantiene la brecha en los precios en la cual las no sindicalizadas tienen precios superiores a las sindicalizadas. La diferencia en los precios de autobuses “sindicalizados” y no “sindicalizados” ha aumentado sobre todo hacia el norte y a final del período 2016, por lo que viajar en autobuses “sindicalizados” frente a no “sindicalizados” resulta más costoso.

- 8.** En el caso de las tres rutas desde la región Yuma hacia las provincias: El Seibo, Higüey y La Romana, corresponden únicamente a rutas que son operadas por autobuses “sindicalizados”. Por lo que no existe competencia y se actúa de manera cartelizada.
- 9.** En el transporte interurbano, los precios cayeron a finales de 2014, sin embargo, los precios volvieron a subir de manera importante a finales de 2016, el cual ha sido el mayor aumento de precios en el período evaluado, esto tras la eliminación del subsidio a los combustibles en octubre de 2016.
- 10.** Se evidenció que los “sindicatos”, acorde con las modalidades de servicio de transporte objeto de estudio, fijan o recomiendan las tarifas que deben cobrar los transportistas por la prestación del servicio. Sin embargo, en el caso particular de los choferes de motoconcho, el 89.5% indicó que la tarifa era establecida por cada chofer, conforme, principalmente a la distancia.
- 11.** A partir de las entrevistas realizadas, se confirmó que los “sindicatos” y, por ende, los transportistas operan conforme a una división territorial lo que les permite una participación constante en la movilización de carga y/o pasajeros en todo el territorio nacional.
- 12.** Asimismo, y en particular en el caso del transporte terrestre de carga, los clientes que solicitan el servicio se ven obligados a contratar transportistas o empresas transportistas que estén afiliados al sindicato. El sindicato es el encargado de asignar al servicio el transportista sin que el cliente tenga la opción de elegir por parámetros como la calidad del servicio o desempeño de los transportistas. En ocasiones, los clientes pueden tener choferes de confianza, pero solo atendiendo al criterio de que en algunos viajes simplemente sea quien le haya “quedado menos mal”.
- 13.** En el transporte terrestre de carga, los daños se traducen en el maltrato de la carga, tardanza, o pérdida de contenedores. Adicionalmente, no existe ningún control en términos de la cantidad de viajes que deben realizar los transportistas o si están bajo efecto del alcohol, así como no existe ningún sistema de rastreo de la carga.
- 14.** Se estima que producto de los acuerdos anticompetitivos, como mínimo los usuarios podrían terminar pagando en pasaje de carros públicos, un sobreprecio entre RD\$4 hasta RD\$9 pesos, conforme el rango de precios entre RD\$20-RD\$45 que los

choferes reportaron que cobraban a los usuarios, por otro lado, para el transporte en autobús público puede significar un sobreprecio entre RD\$4 hasta RD\$15, ya que los transportistas mencionaron que podían cobrar entre RD\$20 a RD\$75. Para el servicio en motoconcho puede constituir un sobreprecio entre RD\$5 hasta RD\$10, ya que indicaron que tienden a cobrar entre RD\$20 y RD\$50 como mínimo.

- 15.** En relación, a los autobuses “sindicalizados” que realizan viajes interurbano o interprovincial debido al comportamiento de los precios, los autobuses no “sindicalizados” tienen precios mayores que los “sindicalizados” y representan un comportamiento irregular, no se estimó el daño.

13. Conclusiones

En el presente estudio se evaluaron las condiciones de competencia en los mercados de transporte terrestre de carga, transporte terrestre urbano e interurbano de pasajeros, y transporte turístico de pasajeros en la República Dominicana.

[REDACTED]

Por otro lado, el estudio, determinó que existen cinco (5) mercados relevantes en el caso de transporte de carga, tales como: i) carga suelta; ii) carga general contenerizada; iii) carga en contenedores refrigerados; iv) carga a granel sólida; y, v) carga a granel líquida con un ámbito geográfico nacional. Es importante precisar, que los “sindicatos” correspondientes a cada zona de operación están afiliados a la Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO) por lo que siguen ciertos lineamientos comunes, a pesar de que exista una división territorial.

En el caso de transporte de pasajeros tanto a nivel urbano como interurbano también los transportistas están afiliados a “sindicatos” conforme el medio de transporte con el que operan. Es importante, precisar que el transporte urbano e interurbano de pasajeros se consideran mercados relevantes distintos, ya que en la primera modalidad se trata de desplazar a los usuarios entre núcleos urbanos diferentes situados dentro de un mismo término municipal, mientras el transporte interurbano se realiza entre núcleos urbanos diferentes situados dentro de distintos términos municipales.

Asimismo, se concluyó que en el transporte de pasajeros existen dos mercados relevantes: i) servicio de transporte urbano de pasajeros en carros públicos y autobuses de alcance nacional; y, ii) servicio de transporte urbano de pasajeros en motor, con un alcance nacional.

Mediante las entrevistas realizadas a diversos agentes económicos relacionados con el mercado de transporte, se evidenció que los “sindicatos” suelen fijar la tarifa por el servicio que ofrecen. Asimismo, se encontró que existen rutas exclusivas que son establecidas por las entidades gremiales de transporte, en donde existe nula sustituibilidad de la oferta. Lo anterior representa [REDACTED]. Asimismo, [REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]. Adicionalmente, se [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED].

[REDACTED] representan un costo en términos de bienestar para los usuarios y eficiencia en el mercado de los servicios de transporte. Ya que a través de los "sindicatos" se distorsionan los precios, se limita la prestación y/o frecuencia de servicios, la calidad, la innovación, se afecta la seguridad del traslado de mercancías y usuarios. Adicionalmente, se restringe el acceso a nuevos operadores al mercado.

En este sentido, se recomienda a la Dirección Ejecutiva de PRO-COMPETENCIA, acorde con los resultados de este estudio, que [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED].

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED].

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]

[Redacted text block]

¹⁰² En el caso en particular de los choferes de motoconcho, el 89.5% indicó que la tarifa era establecida por cada chofer, conforme, principalmente a la distancia.

¹⁰³ Conforme al trabajo de campo, un 93.9% de los transportistas de carros públicos mencionó que opera en una única ruta, el 6.1% indicó que no. Los choferes de guaguas de transporte urbano, un 88.4% señaló que operaba en una única ruta, 10.1% dijo que no, y 1.4% no respondió. En el caso de choferes de motoconcho, el 60.8% manifestó que operaba en una sola ruta, el 32.9% indicó que no, y 6.3% no respondió o "no aplica".

[Redacted text block]

¹⁰⁴ Listín Diario. La decisión del TSA triunfo sobre el chantaje. 23 de diciembre 2016.

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

14. Recomendaciones

Acorde con los hallazgos y análisis del mercado en el transporte terrestre de carga, transporte urbano e interurbano de pasajeros y transporte turístico de pasajeros en la República Dominicana se realizan las siguientes recomendaciones:

- I. Se sugiere a las federaciones, "sindicatos" y transportistas observar las siguientes recomendaciones tendentes a cumplir el mandato de la Ley núm.42-08:

¹⁰⁵ (Sousa Duvergé & Medina Reyes, 2016)

- a. No deben de tomar decisiones, ni emitir recomendaciones en materia de precios, beneficios, rutas, ni inducir acuerdos entre miembros sobre estas variables.
- b. No debe realizarse una repartición de las zonas o rutas de operación.
- c. No deben intercambiar información sobre incrementos o reducciones en precios, ni de estabilizar, uniformar u ordenar los mismos, ni sobre márgenes de utilidades o pérdidas.
- d. No debe realizarse ninguna acción tendente a restringir los desplazamientos de las mercancías por parte de las propias empresas.

II. Se recomienda que PRO-COMPETENCIA realice una labor de abogacía y concientización del Estado sobre el impacto y beneficio de la política de competencia [REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

III.

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED] participar los resultados del presente estudio al Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANS) [REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Referencias

- Ministerio de industria y Comercio (MIC). (23 de abril de 2014). Obtenido de https://mic.gob.do/images/pdf/transparencia/base-legal-de-la-institucion/resoluciones/2014/Resolucion_2014-321.pdf
- Aduanasdigital.gob.do*. (s.f.). Obtenido de <https://aduanasdigital.gob.do/2013/10/15/transito-internacional-de-mercancias/>
- Apordom*. (s.f.). Obtenido de <http://www.apordom.gob.do>
- Banco Central de la República Dominicana*. (s.f.). Obtenido de http://www.bancentral.gov.do/estadisticas_economicas/externo/
- Banco Central de la República Dominicana. (2007). *Cuentas Nacionales de la República Dominicana 2007*. Santo Domingo D. N.: Banco Central de la República Dominicana.
- Banco Central de la República Dominicana. (2010). *Metodología IPC base 2010*. Santo Domingo D.N.: Impresiones Banco Central de la República Dominicana.
- Commission of the European Communities. (2007). Obtenido de http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m4439_20070627_20610_en.pdf
- De Rus, G., Campos, J., & Nombela, G. (2002). *Economía del Transporte*. Barcelona: Antoni Bosch.
- DefiniciónABC*. (s.f.). Obtenido de <http://www.definicionabc.com/general/metro.php>
- DefiniciónABC*. (s.f.). Obtenido de <http://www.definicionabc.com/general/metro.php>
- Diario, Listin*. (23 de Diciembre de 2016). Obtenido de <http://www.listindiario.com/la-republica/2016/12/23/447970/la-decision-del-tsa-triunfo-sobre-el-chantaje>
- Donath, D. (2009). Obtenido de http://ec.europa.eu/competition/publications/cpn/2009_1_12.pdf
- Feller Rate. (Septiembre de 2016). Obtenido de <http://www.feller-rate.com.do/grd/informes/fideicomisordvial1609.pdf>
- <http://www.geografiabasicarepublicadominicana.com/principales-carreteras.html>. (s.f.).

- Komninos, A. B. (2009). Obtenido de http://ec.europa.eu/competition/antitrust/actionsdamages/quantification_study.pdf
- Latina, C. R. (2014).
- Listin Diario*. (22 de octubre de 2016). Obtenido de <http://www.listindiario.com/la-republica/2016/10/22/440095/choferes-revelan-no-reciben-subsidio-de-los-combustible>
- Mizrahi Alvo, E., & Guzmán Santos, Y. (2011). *Estudio de las Condiciones de competencia en el transporte terrestre de carga*. Obtenido de <https://unctadcompal.org/wp-content/uploads/2017/03/Republica-Dominicana-Estudio-Sector-CargaTerrestre.pdf>
- Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT). (2013). Obtenido de <http://ottt.gob.do/media/SyncCMSMedia/2874/Plan-Estrategico-2013-2016.pdf>
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). (marzo de 2017). Obtenido de [http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP/LACF\(2017\)4&docLanguage=Es](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP/LACF(2017)4&docLanguage=Es)
- Ramírez de León, F. (2012). *Modelos de Estimación de la Brecha de Producto: Aplicación al PIB de la República Dominicana*. Santo Domingo D. N.: Banco Central de la República Dominicana.
- Sousa Duvergé, L., & Medina Reyes, R. (14 de Noviembre de 2016). *Acento.com.do*. Obtenido de <http://acento.com.do/2016/economia/8399957-abogados-la-oficina-jorge-prats-caos-transporte-una-falla-mercado-gobierno/>
- Superintendencia de Industria y Comercio de Colombia. (2004).
- Tribunal Galego de Defensa da Competencia. (2010). Obtenido de http://www.tgdcompetencia.org/publicaciones/tgdc/economia_defensa_competencia.pdf
- Zipitría, L. (2008). *Definición de mercado relevante a través de test de precios*. Obtenido de <http://www.bvrie.gub.uy/local/File/JAE/2008/iees03j3260808.pdf>

Anexos

Anexo 1

Inventario de documentos

Anexo 1. Inventario de Documentos

No.	DOCUMENTOS	FECHA	PROPONENTE	NOTA
1	Comunicación No. DE-164/2017	10 de febrero de 2017	Banco Central de la República Dominicana	Solicitud de información relativa al mercado del transporte.
2	Comunicación No. DE-167/2017	10 de febrero de 2017	Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA)	Solicitud de información relativa al mercado del transporte.
3	Comunicación No. DE-169/2017	10 de febrero de 2017	Oficina Técnica del Transporte Terrestre (OTTT)	Solicitud de información relativa al mercado del transporte.
4	Comunicación No. DE-171/2017	10 de febrero de 2017	Autoridad Portuaria Dominicana	Solicitud de información relativa al mercado del transporte.
5	Comunicación No. DE-165/2017	10 de febrero de 2017	Dirección General de Impuestos Internos (DGII)	Solicitud de información relativa al mercado del transporte.
6	Comunicación No. DE-165/2017	10 de febrero de 2017	Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET)	Solicitud de información relativa al mercado del transporte.
7	Comunicación No. DE-168/2017	10 de febrero de 2017	Oficina Nacional de Estadística (ONE)	Solicitud de información relativa al mercado del transporte.
8	Comunicación No. DE-268/2017	30 de marzo de 2017	Consejo Nacional de la Empresa Privada, inc. (CONEP)	Solicitud de información relativa al mercado del transporte.
9	Comunicación No. DE-280/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	Sindicato de Camioneros Y Volquetas (SICAVONCHI)	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
10	Comunicación No. DE-281/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	ADDETI	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.

11	Comunicación No. DE-282/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	SITRAPUS	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
12	Comunicación No. DE-283/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	SUATRACAPUS	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
13	Comunicación No. DE-284/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	Sindicato Nacional de Operadores de Montacargas & Asociados	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
14	Comunicación No. DE-285/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	Sindicato de Camioneros y Furgoneros de Santo Domingo	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
15	Comunicación No. DE-286/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	Sindicatos de Camioneros de la Vega.	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
16	Comunicación No. DE-287/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	Asociación de Transporte de Furgones	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
17	Comunicación No. DE-288/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	Sindicato de Camiones de Volteo de SJM	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
18	Comunicación No. DE-289/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	Sindicatos de Camiones y Volteos Montecristi Manzanillo	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
19	Comunicación No. DE-290/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	Sindicato de Camioneros y Fulgoneros de Cotuí (SIDAFUDUCACO)	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
20	Comunicación No. DE-291/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	Sindicato de Camioneros y Furgoneros Puerto Plata	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.

21	Comunicación No. DE-292/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	Sindicato de Choferes Gregorio Luperón	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
22	Comunicación No. DE-293/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	Sindicato de Estibadores Portuarios y Arrimo (SINEPOA)	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
23	Comunicación No. DE-294/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	Asociación de Transporte de Furgones	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
24	Comunicación No. DE-295/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	Sindicato de Camiones Transportista de Carga	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
25	Comunicación No. DE-296/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	Sindicato de Camioneros y Furgoneros de la Romana	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
26	Comunicación No. DE-297/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	Sindicato de Dueños de Camiones de Volteo de La Romana	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
27	Comunicación No. DE-298/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	Sindicato de Camiones de Carga de Barahona	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
28	Comunicación No. DE-299/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	Sindicato de Camiones de Volteo de San Juan de La Maguana	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
29	Comunicación No. DE-300/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	Sindicato de Camiones Y Fulgones de San Juan de la Maguana	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.

30	Comunicación No. DE-301/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	Sindicato de Camioneros y Furgoneros INC de Baní	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
31	Comunicación No. DE-302/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	Sindicato de Camioneros Y Fulgoneros de San Cristobal	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
32	Comunicación No. DE-303/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	Sindicato de Camioneros Y Fulgoneros Azua	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
33	Comunicación No. DE-304/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	Sindicato de Camioneros de Volteos y Volquetas de Azua	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
34	Comunicación No. DE-305/2017	5 de abril de 2017	Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET)	Solicitud de información relativa al mercado del transporte.
35	Comunicación No. DE-306/2017	5 de abril de 2017	Ayuntamiento del Municipio de Santiago de los Caballeros	Solicitud de información relativa al mercado del transporte.
36	Comunicación No. DE-316/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	Caribe Tours	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
37	Comunicación No. DE-317/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	Metro Tours	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
38	Comunicación No. DE-318/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	Transporte Espinal	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
39	Comunicación No. DE-319/2017	05 de abril de 2017	Expreso Bávaro	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.

40	Comunicación No. DE-320/2017 Correo electrónico:	05 de abril de 2017	APTRA	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
41	Comunicación No. DE-333/2017	17 de abril de 2017	Autoridad Portuaria Dominicana	Solicitud de información relativa al mercado del transporte.
42	Comunicación No. DE-336/2017 Correo electrónico:	18 de abril de 2017	Agencias Navieras B & R	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
43	Comunicación No. DE-337/2017 Correo electrónico:	18 de abril de 2017	Agentes y Estibadores Portuarios, SRL. (AGEPORT)	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
44	Comunicación No. DE-338/2017 Correo electrónico:	18 de abril de 2017	CMA CGM Dominicana, SAS	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
45	Comunicación No. DE-339/2017 Correo electrónico:	18 de abril de 2017	Central Nacional de Organizaciones del Transporte (CONATRA)	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
46	Comunicación No. DE-340/2017 Correo electrónico:	18 de abril de 2017	DP Word Caucedo	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
47	Comunicación No. DE-341/2017 Correo electrónico:	18 de abril de 2017	E.T: Heinsen	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
48	Comunicación No. DE-342/2017 Correo electrónico:	18 de abril de 2017	Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO)	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
49	Comunicación No. DE-343/2017 Correo electrónico:	18 de abril de 2017	Federación Nacional de Transporte la	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.

					Nueva Opción (FENATRANO)	
50	Comunicación No. DE- 344/2017 Correo electrónico:		18 de abril de 2017		Freship, S.A.	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
51	Comunicación No. DE- 345/2017 Correo electrónico:		18 de abril de 2017		Marítima del Caribe Dominicana, S.A.S.	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
52	Comunicación No. DE- 346/2017 Correo electrónico:		18 de abril de 2017		Marítima Dominicana, S.A.S.	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
53	Comunicación No. DE- 347/2017 Correo electrónico:		18 de abril de 2017		MSC Mediterranean Shipping Company Dominicana, SRL	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
54	Comunicación No. DE- 348/2017 Correo electrónico:		18 de abril de 2017		Pérez & CIA Dominicana, CXA.	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
55	Comunicación No. DE- 349/2017 Correo electrónico: armando.rivas@hit.com.do		18 de abril de 2017		Haina International Terminals, S.A.S.	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
56	Comunicación No. DE- 350/2017 Correo electrónico:		18 de abril de 2017		Frederic Shad	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
57	Comunicación No. DE- 351/2017 Correo electrónico:		18 de abril de 2017		Sealand,S.A.	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
58	Comunicación No. DE- 352/2017 Correo electrónico:		18 de abril de 2017		Unión Nacional de Transportistas y Afines (UNATRAFIN)	Solicitud de información relativa al mercado del transporte y concertar cita.
59	Correo electrónico: andres.llenas@rntt.com.do		03 de mayo de 2017		Red Nacional de Transporte Terrestre (RNTT)	Solicitud de información relativa al mercado del transporte.

Anexo 2

Análisis sobre Estatutos y Reglamentos del Sindicato de Camiones y Furgones de Puerto Plata

Anexo 2. Análisis sobre Estatutos y Reglamentos del Sindicato de Camioneros y Furgones de Puerto Plata.

Los Estatutos del Sindicato de Camioneros y Furgones de Puerto Plata pretenden regular el comportamiento de los miembros del sindicato y la estructura del mismo. El artículo 66 de dichos Estatutos establece que el Reglamento disciplinario adicional posee igual fuerza que los Estatutos. Según establece la normativa, el objetivo de la Dirección del Sindicato es *“Velar por el mantenimiento de los intereses y aumentar la productividad, mediante el encauzamiento coordinado de todos los servicios, para el mejor desarrollo de sus actividades de acuerdo con su naturaleza y el bienestar económico de todos los Asociados.”*¹⁰⁶

Para ser miembro del Sindicato hay una lista extensa de requisitos, no todos ellos objetivos, los cuales pueden restringir la competencia limitando el acceso al Sindicato. Según la Superintendencia de Industria y Comercio en Colombia: *“Una asociación puede afectar la competencia en los mercados cuando: (i) la pertenencia a la misma sea necesaria e indispensable para desarrollar una actividad económica; y (ii) los requisitos de entrada a la asociación no sean objetivos o resulten discriminatorios.”*¹⁰⁷

En este sentido, existen dos literales que reducen la posibilidad a participar en el Sindicato si una persona no ha guardado relación con ésta en el pasado, por ejemplo, el artículo 3 en sus literales b) e i) exige que para ser miembros, los interesados deben: *“b) ser recomendado por 5 miembros del Sindicato”, i) Tener manejando dentro del Sindicato por lo menos 5 años.”*

El sindicato sirve como estructura centralizada para organizar y repartir trabajos entre sus miembros. En orden de listas y turnos se reparten los trabajos y las cargas que se obtienen¹⁰⁸. Si un miembro decide no cumplir con este orden de turnos, el sindicato sanciona incautando la mercancía y deteniendo los trabajos.¹⁰⁹

El sindicato también penaliza a sus miembros por negociar carga de manera individual. Es decir, no corresponde a los miembros coordinar y negociar por ellos mismos.¹¹⁰ Y una vez negociada las tarifas por el sindicato, el miembro no puede cobrar directamente sino depositar al sindicato a riesgo de ser expulsado del mismo.¹¹¹

¹⁰⁶ Artículo 2, Estatutos y Reglamentos del “sindicato” de Camioneros y Furgones de Puerto Plata

¹⁰⁷ Superintendencia de Competencia de Colombia. Cartilla sobre la Aplicación de las Normas de Competencia frente a las Asociaciones de Empresas y Asociaciones o Colegios de Profesionales, p. 10

Por otro lado, luce contrario a la ley que según el literal w) del Reglamento Disciplinario que los directivos del sindicato tengan la *“obligación de penar al municipio de punta en busca de trabajos para los camiones y mantener arrollo a los piratas”*. Penar aquí parece ser un error gramatical que quiere decir “peinar” (en búsqueda), no obstante, queda definir “mantener arrollo a los piratas” ¿Quiénes serían los “piratas”? ¿Son competidores legales o ilegales? ¿Cómo el sindicato los mantiene en arrollo?

Frente a la Ley General de Defensa a la Competencia, núm. 42-08.

El Sindicato de Camioneros y Furgones de Puerto Plata funciona en la actualidad, según sus estatutos, como una asociación de dueños y trabajadores. Sin embargo, el empresario dueño no compite dentro de la asociación (no existe por ejemplo un sistema de subasta u otro basado en calidad y eficiencia), hay unos precios fijados de manera centralizada y unos turnos que cada miembro debe obedecer a riesgo de perder su membresía o la oportunidad de trasladar mercancía. En este sentido, merece ser investigado dicho sindicato por posiblemente estar violando los siguientes literales del artículo 5 sobre prácticas concertadas:

- a) Acordar precios, descuentos, cargos extraordinarios, otras condiciones de venta y el intercambio de información que tenga el mismo objeto o efecto;
- c) Repartir, distribuir o asignar segmentos o partes de un mercado de bienes y servicios señalando tiempo o espacio determinado, proveedores y clientela;
- e) Eliminar a competidores del mercado o limitar su acceso al mismo, desde su posición de compradores o vendedores de productos determinados.

Según su normativa, el sindicato acuerda los precios, reparte y distribuye segmentos del mercado. Mientras que elimina a los competidores que define como “piratas” desde una política institucional. El bienestar del consumidor se ve fuertemente afectado en esta relación, ya que los precios no surgen de la libre y leal competencia.

Otro tipo de acciones que puede llevar una Asociación contrarias a la libre competencia tratan de *“cuando tengan la potencialidad o el efecto de unificar el comportamiento de sus miembros en*

¹⁰⁸ Estatutos “sindicato”, op. cit. P. 1. i) *El secretario de organización, ni quien está a cargo de otorgar los turnos, está obligado a guardar los turnos. El que no esté en el pase de lista, pasa al último turno en la lista ese día.*

¹⁰⁹ Ibid. j) *El que saque un viaje particular desde los lugares de trabajo, no en turno, siempre que su turno no haya pasado; le será encautado el viaje y sometido al comité de disciplina*

k) *Los camiones que al iniciar el trabajo, se metan a los lugares de trabajo sin estar en turno, serán parados por el resto del día; en Barco.*

¹¹⁰ Ibid. f) *Si un miembro es sorprendido negociando carga, será parado por 15 días, incluyendo al camión.*

¹¹¹ Ibid. g) *El miembro que cobre dinero correspondiente a trabajos realizados por los camiones del “sindicato” y que no pague inmediatamente, será sancionado con una semana sin trabajo, incluyendo el camión. Además se le otorgará un plazo de 3 días para que pague lo adeudado y de no cumplir será sometido a la justicia con la demanda de pago de lo adeudado y también expulsado del “sindicato”.*

*cuanto a diversas variables de competencia (como precio, calidad, cantidad y servicio), y que afecten su libertad o actuar individual en el mercado.*¹¹² Visto lo anterior, queda establecido que el Sindicato es una asociación que restringe en su normativa la libre y leal competencia.

En conclusión, podemos ver que existen indicios sólidos para pensar que el Sindicato de Camioneros y Furgones de Puerto Plata viola en la actualidad la Ley General de Defensa a la Competencia núm. 42-08, quedaría pendiente realizar una investigación para observar sus prácticas.

¹¹² Superintendencia de Competencia de Colombia. Cartilla sobre la Aplicación de las Normas de Competencia frente a las Asociaciones de Empresas y Asociaciones o Colegios de Profesionales, p. 10

Anexo 3

Ficha metodológica

Anexo 3. Ficha técnica del diseño muestral

El tipo de muestreo aplicado es un muestreo por cuotas, el cual se realizó con representatividad nacional, considerando las provincias de las tres macro-regiones: Cibao, Sur y Este. El nivel de confianza de la muestra es de 94.86%, mientras que el error es del 5%, asumiendo un 50% de variabilidad en las respuestas, debido a la no existencia de estudios previos de similar naturaleza, para una población superior a los 10,000,000 de habitantes. El tamaño de la muestra fue de 380 personas.

Para determinar el tamaño de la población, se asumen las proyecciones de población de la Oficina Nacional de Estadísticas (ONE). Mientras que los hogares se catalogaron conforme el poder adquisitivo de los hogares acorde con la clasificación del Ministerio de Economía Planificación y Desarrollo (MEPyD), además, se utilizaron dichas proporciones para ponderar las clases, para asegurar la representatividad de las distintas clases sociales. En la siguiente tabla se indica la distribución de la muestra utilizada para la encuesta a hogares.

Provincia	Población	Porcentaje	Personas por provincia	Pobres	Vulnerables	Clases Media	Residual
Distrito Nacional	1,029,607	12.43	44	12	19	12	4
Santo Domingo	2,805,228	33.87	130	33	52	34	12
Santiago de los Caballeros	1,030,721	12.44	48	12	19	12	4
San Cristóbal	624,820	7.54	29	7	12	8	3
La Vega	408,579	4.93	19	5	8	5	2
Duarte	297,452	3.59	14	3	6	4	1
Puerto Plata	331,491	4.00	15	4	6	4	1
Españillat	238,608	2.88	9	3	4	3	1
La Romana	267,686	3.23	12	3	5	3	1
San Pedro de Macorís	302,577	3.65	14	4	6	4	1
San Juan de la Maguana	224,205	2.71	11	3	4	3	1
Barahona	189,080	2.28	9	2	4	2	1
Altagracia	338,173	4.08	16	4	6	4	1
Peravia	195,132	2.36	9	2	4	2	1
Totales	8,283,359	100.00	380	96	154	100	35

El levantamiento se realizó del 12 al 20 de marzo de 2017, cubriendo todo el territorio nacional. Con un equipo de 5 encuestadores y una supervisora de campo.

Sondeos

Para complementar la muestra de hogares se realizaron cuatro sondeos a:

- choferes de autobuses públicos
- carros públicos
- motoconcho
- autobuses públicos de transporte interurbano.

Para transporte urbano al igual que los hogares se realizaron entrevistas a nivel nacional, tomando todas las macroregiones del país. Las observaciones obtenidas en cada sondeo se verifican en el siguiente cuadro. Además, se logró tener acercamiento con los agentes interurbanos como Caribe Tours, Metro Tours y APTRA.

Tipo de Vehículo	Unidades del sondeo
Carro Público	147
Motoconcho	143
Autobuses públicos "sindicalizados"	69
autobuses públicos "sindicalizados" de transporte interurbano	29

Anexo 4

Análisis econométrico

Anexo 4. Análisis econométrico

A4.1 Análisis de correlación de precios

El análisis de correlación de precios constituye uno de los criterios establecidos por PRO-COMPETENCIA para la evaluación de la definición del mercado relevante conforme la Resolución núm. 01-2017 que aprueba los criterios generales, técnicos y económicos para la apreciación de las condiciones de competencia de los mercados.

Stigler y Sherwin (1985) proponen estudiar la correlación tanto en los precios como en el logaritmo de los precios de los productos candidatos a pertenecer a un mercado, así como sus primeras diferencias, para así detectar si dos productos lo integran, o si dos áreas geográficas conforman el mismo mercado geográfico¹¹³. Básicamente, el análisis de correlación de precios se basa en que los precios de productos sustitutos cercanos se mueven simultáneamente a través del tiempo, por lo que los precios que evolucionan en términos absolutos o relativos con un alto grado de correlación, sugiere que forman parte del mismo mercado relevante. En cambio, la ausencia de una fuerte correlación en los movimientos de precios entre dos productos y/o servicios por un período significativo, sugiere según estos autores, que no forman parte del mismo mercado.

El coeficiente de correlación siempre estará en el intervalo -1 y 1. Valores cercanos a 1, indican una fuerte correlación positiva, es decir, cuando el precio de un bien aumenta, el precio del otro tiende también a aumentar, mientras que valores cercanos a -1, indican una fuerte correlación negativa, es decir, cuando el precio de un bien aumenta el precio del otro bien disminuye.

En materia de política de competencia, el análisis de correlación de precio ha sido una técnica empleada por la Comisión Europea en un amplio número de casos para definir mercados. El primer caso fue Nestlé/Perrier (1984), posteriormente fue aplicado en Procter&Gamble/Schickedanz [1994], Gencor/Lonrho [1995], CVC/Lenzing [2004], Mannesmann/ Vallourec/Ilva¹¹⁴, entre otros.

En particular, en el caso CVC/Lenzing (2001), la Comisión Europea consideró que un coeficiente de correlación de 0.44 entre las Fibras Cortas de Viscosa y otros tipos de fibra no era lo suficientemente alto como para justificar la asunción de un mercado de producto combinado. Esto debido a que, en precedentes anteriores, la Comisión Europea había considerado que un

¹¹³ (Zipitria, 2008)

¹¹⁴ (Tribunal Galego de Defensa da Competencia, 2010)

coeficiente de correlación superior a 0.80 era alto y un coeficiente de correlación por debajo de 0.65 era bajo.

No obstante, si surge la duda en relación a cuándo un coeficiente de correlación se considera suficientemente alto, en general, una solución aceptada es el uso de “benchmarks” o umbral de referencia. El umbral de referencia se determina conforme la siguiente metodología: se estima el coeficiente de correlación de dos productos o áreas que son, sin dudas, parte del mismo mercado, el cual será el utilizado como umbral de referencia. Si el coeficiente de correlación entre los productos o áreas objeto de estudio está por encima de este umbral de referencia entonces se considera que forman parte del mismo mercado¹¹⁵.

No obstante, Davis y Garcés (2009) indican que incluso cuando se obtiene en la estimación un alto coeficiente de correlación en los precios de dos productos, otras evidencias podrían hacer más robusto el análisis de correlación. Al respecto, se hace referencia a los datos recolectados de encuestas/entrevistas realizadas a consumidores y otros agentes económicos que participan en el mercado de estudio.

Por consiguiente, se considera que este análisis no es definitivo para determinar que dos productos son sustitutos cercanos, no obstante, es un análisis que utiliza información relativamente limitada y provee información útil que es incremental para otros análisis¹¹⁶. Un análisis conservador de la prueba de correlaciones de precios está orientando a concluir cuáles productos no están o pueden excluirse del mercado de investigación que a determinar y/o concluir de manera definitiva cuáles productos si forman parte del mercado.

A4.1.1 Datos

Los datos¹¹⁷ utilizados para estimar el coeficiente de correlación fueron los índices de precios al consumidor con base a diciembre 2010, correspondientes al periodo 2011 hasta diciembre de 2016, de los servicios de: i) transporte en carros públicos, ii) transporte en autobús urbano, iii) transporte en motoconcho, iv) transporte interurbano en guagua sindicalizada, v) transporte interurbano en guagua no sindicalizada. Asimismo, para el análisis de los combustibles, se utilizó como referencia los precios de gas licuado de petróleo (GLP), gasoil óptimo y gasolina regular,

¹¹⁵ Íbidem.

¹¹⁶ (Zipitría, 2008)

¹¹⁷ En general se considera necesario disponer de tres (3) años de datos a niveles mensuales como mínimo, aunque es preferible cinco (5) o seis (6) años de datos. (Donath, 2009)

desde 2011 hasta diciembre de 2016. Estos datos se tomaron del Ministerio de Industria, Comercio y MIPymes(MIC).

A4.1.2 Procedimiento de estimación

La metodología de estimación requiere, como primer paso antes de realizar la prueba correspondiente, verificar que las series de los índices de precios al consumidor de los servicios seleccionados, sean estacionarios. Primero, se transformaron las series de índice de precios a logaritmos, luego, se aplicaron pruebas de raíces unitarias para identificar el orden de integración o grado de estacionariedad. Cuando no son estacionarias a niveles (con logaritmos), se realiza las pruebas de raíces unitarias en primera diferencia¹¹⁸.

Para la determinación de si la serie de precios de cada producto era estacionaria, se realizaron las pruebas Dickey-Fuller Aumentada (ADF) y Phillips-Perron (PP). No obstante, en la estacionariedad de las series de índice de precios, en los casos en que ambas pruebas arrojaron resultados divergentes, se utilizaron los resultados obtenidos con Dickey-Fuller Aumentada (ADF)¹¹⁹ para concluir sobre la estacionariedad a un nivel de significancia de 1% y 5%. Para determinar la especificación más adecuada en cuanto al número de rezagos se usó el criterio de Schwarz (SBIC).

Cuadro A 1 Resumen de las pruebas de raíces unitarias¹²⁰

Índice de precios	Variable	Dickey-Fuller Aumentada (ADF)			Phillips-Perron (PP)		
			Valor de probabilidad			Valor de probabilidad	
Transporte en carro público	lcarrp	C y T	0.0000	Estacionaria	C y T	0.0000	Estacionaria
Transporte en autobús	laubus	C	0.0395	Estacionaria	C y T	0.0000	Estacionaria
Transporte en motoconcho	lmoto	C y T	0.0025	Estacionaria	C y T	0.0000	Estacionaria
Transporte interurbano en guaguas sindicalizadas	lbussi	C y T	0.2667	No Estacionaria	Sin C	0.3037	No estacionaria

¹¹⁸¹¹⁸ En los casos en que las series de precios objeto de estudio son de diferentes órdenes de integración, es poco probable que dichos productos pertenezcan al mismo mercado relevante. (Commission of the European Communities, 2007)

¹¹⁹ La prueba de Dickey-Fuller Aumentada (ADF) es la prueba comúnmente utilizada por las Autoridades de Competencia para el análisis de estacionariedad de las series.

¹²⁰ Hipótesis nula (H₀) =Existencia de raíz unitaria. Si no se rechaza la hipótesis nula, la serie es no estacionaria.

Serie de índice de precios de guaguas sindicalizadas en primera diferencia	d.lbusi	Sin C y T	0.0010	Estacionaria	Sin C y T	0.0000	Estacionaria
Transporte en guaguas no sindicalizadas	lbusn	C	0.3945	No estacionaria	C	0.4982	No estacionaria
Serie de precio de guaguas no sindicalizadas primera diferencia	d.lbusn	Sin C y T	0.0000	Estacionaria	Sin C y T	0.0000	Estacionaria
Series de precios de los combustibles							
Serie de precios de gas licuado de petróleo (GLP)	lglp	C	0.1042	No estacionaria	C	0.1261	No estacionaria
Serie de precios de gas licuado de petróleo (GLP) en primera diferencia	d.lglp	Sin C y T	0.0000	Estacionaria	Sin C y T	0.0000	Estacionaria
Serie de precios de gasolina regular	lgaslr	C	0.0361	Estacionaria	C	0.1189	No estacionaria
Serie de precios de gasolina regular en primera diferencia	d.lgaslr	Sin C y T	0.0000	Estacionaria	Sin C y T	0.0000	Estacionaria
Serie de precios de gasoil regular	lgasop	C	0.5935	No estacionaria	C y T	0.000	Estacionaria
Serie de precios de gasoil regular en primera diferencia	d.lgasop	Sin C y T	0.0000	Estacionaria	Sin C y T	0.0000	Estacionaria

Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA.

Con C: Es la especificación de la prueba que incluye una constante

Con C y T: Es la especificación de la prueba que incluye una constante y tendencia.

A4.1.3 Limitaciones del análisis

Es necesario advertir que esta evidencia es indicativa, más no suficiente, para determinar que definitivamente dos productos forman parte del mismo mercado relevante. Por lo anterior, al utilizar el test de correlación se corre el riesgo de incluir dentro de un mismo mercado relevante dos productos o servicios cuyos precios hayan evolucionado de forma similar debido al comportamiento de factores comunes (por ejemplo, la inflación o el aumento del precio de algún insumo en común) pero no porque pertenezcan al mismo mercado relevante. En consecuencia, es importante tener en consideración lo siguiente:

- La existencia de un factor común que afecta a ambas series de precios, por ejemplo, el precio de los insumos, lo cual puede generar coeficientes de correlación de precios altos.
- Cuando dos variables son no-estacionarias toda medida de correlación entre ambas será, en general, inválida.
- Puede existir auto correlación en las series de precios. Esto significa que los precios pasados afectan el nivel de precios futuros. En este caso la aparente correlación entre dos series diferentes se puede deber, en gran parte, a la autocorrelación en las series.

Anexo 5

Presupuesto de viajes del Sindicato de Puerto Plata hacia diferentes destinos

Anexo 5. Presupuesto estimado de viajes del Sindicato de Puerto Plata hacia diferentes destinos

Presupuesto estimado por viajes a Lacey al Medio

El costo total en operaciones por viaje hacia Lacey al Medio es de RD\$ 14,063.00, esto incluye gastos detallados en el siguiente cuadro:

Lacey al Medio	
Insumo	Costo (RD\$)
Combustible	4,263.00
Depreciación Gomas	1,700.00
Lubricante y Filtro	400.00
Pago Conductor	2,900.00
Pago Ayudante	700.00
Depreciación Repuestos y Accesorios / Viaje	2,500.00
Lona, Luces y Otros	300.00
Conservación y Mantenimiento Cama Trasera	300.00
Imprevistos	1,000.00
Total Costo Operacionales por Viajes	14,063.00

Lugar Despacho	Destino	Cantidad	Totales
Puerto Plata		750 QQ	18,007.50
% Sindicato		6%	1,080.45
Sub - Total			16,927.05
Venta de Factura		5%	846.32
Total	Lacey al Medio		16,080.73
Neto Promedio por Viaje Puerto Plata - Lacey al Medio			2,916.26

El Combustible representa el mayor costo operacional por viaje del transporte, seguido por el pago a conductor, y las depreciaciones. Además, porcentaje de pago al sindicato aumenta en 6 %, equivalente a (RD\$ 1,080.45), hasta un total final de (RD\$ 16,080.73).

Presupuesto estimado por viajes a Moca

El costo total en operaciones por viaje hacia Lacey al Medio es de RD\$ 14,879.00, esto incluye gastos detallados en el siguiente cuadro:

San Francisco de Macoris	
Insumo	Costo (RD\$)
Combustible	4,704.00
Depreciación Gomas	1,775.00
Lubricante y Filtro	400.00
Pago Chofer	3,200.00
Pago Ayudante	700.00
Depreciación Repuestos y Accesorios / Viaje	2,500.00
Lona, Luces y Otros	300.00
Conservación y Mantenimiento Cama Trasera	300.00
Imprevisto	1,000.00
Total Gastos Operacionales por Viajes	14,879.00

Lugar Despacho	Destino	Cantidad	Totales
Puerto Plata		750 QQ	18,007.50
% Sindicato		6%	1,080.45
Sub - Total			16,927.05
Venta de Factura	Moca	5%	846.32
Total			16,080.73
Neto Promedio por Viaje Puerto Plata - Lacey al Medio			2,916.26

El Combustible representa el mayor costo operacional por viaje del transporte, seguido por el pago a conductor, y las depreciaciones. Además, porcentaje de pago al sindicato aumenta en 6 %, equivalente a (RD\$ 1,080.45), hasta un total final de (RD\$ 16,080.73).

Anexo 6

Tabla A 1 Comparación del parque vehicular dominicano, período 2005-2016.

Tipo	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Automóviles ^{1/}	560,880	577,377	602,291	630,090	645,258	662,633	678,732	697,180	717,087	741,583	773,019	816,470
Autobuses	56,591	59,241	62,927	67,353	69,987	73,862	76,300	78,888	81,660	84,772	88,109	92,144
Jeep	124,802	147,904	177,871	207,497	228,187	254,044	274,810	293,901	312,170	332,788	357,028	386,706
Carga ^{2/}	276,492	288,399	304,978	321,705	331,120	345,302	355,337	363,439	372,238	381,389	392,395	405,292
								1,566,81				
Motocicletas	843,941	900,882	1,047,541	1,176,324	1,252,713	1,409,975	1,481,255	5	1,678,979	1,803,328	1,946,594	2,096,196
Volteo	13,832	14,265	15,831	16,945	17,260	18,343	18,650	18,941	19,165	19,400	19,593	19,974
Máquinas												
Pesadas	13,633	13,050	14,031	15,171	15,653	18,300	18,913	19,429	19,978	20,458	20,835	21,411
Otros ^{3/}	10,393	8,247	8,837	9,482	10,042	13,137	13,576	14,093	14,496	14,944	15,391	15,845
Total	1,900,564	2,009,365	2,234,307	2,444,567	2,570,220	2,795,596	2,917,573	3,052,686	3,215,773	3,398,662	3,612,964	3,854,038
Automóviles ^{1/}	29.51	28.73	26.96	25.78	25.11	23.70	23.26	22.84	22.30	21.82	21.40	21.18
Autobuses	2.98	2.95	2.82	2.76	2.72	2.64	2.62	2.58	2.54	2.49	2.44	2.39
Jeep	6.57	7.36	7.96	8.49	8.88	9.09	9.42	9.63	9.71	9.79	9.88	10.03
Carga ^{2/}	14.55	14.35	13.65	13.16	12.88	12.35	12.18	11.91	11.58	11.22	10.86	10.52
Motocicletas	44.40	44.83	46.88	48.12	48.74	50.44	50.77	51.33	52.21	53.06	53.88	54.39
Volteo	0.73	0.71	0.71	0.69	0.67	0.66	0.64	0.62	0.60	0.57	0.54	0.52
Máquinas												
Pesadas	0.72	0.65	0.63	0.62	0.61	0.65	0.65	0.64	0.62	0.60	0.58	0.56
Otros ^{3/}	0.55	0.41	0.40	0.39	0.39	0.47	0.47	0.46	0.45	0.44	0.43	0.41
Total	100.00											

Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del informe del Parque Vehicular de la Dirección General de Impuestos Internos (DGII).

Tabla A 2 Tasa de crecimiento del parque vehicular dominicano en el período 2005 – 2016.

Tipo	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Promedio
Automóviles ^{1/}	6.2	2.9	4.3	4.6	2.4	2.7	2.4	2.7	2.9	3.4	4.2	5.6	3.7
Autobuses	6.1	4.7	6.2	7.0	3.9	5.5	3.3	3.4	3.5	3.8	3.9	4.6	4.7
Jeep	26.7	18.5	20.3	16.7	10.0	11.3	8.2	6.9	6.2	6.6	7.3	8.3	12.2
Carga ^{2/}	5.7	4.3	5.7	5.5	2.9	4.3	2.9	2.3	2.4	2.5	2.9	3.3	3.7
Motocicletas	9.8	6.7	16.3	12.3	6.5	12.6	5.1	5.8	7.2	7.4	7.9	7.7	8.8
Volteo	6.3	3.1	11.0	7.0	1.9	6.3	1.7	1.6	1.2	1.2	1.0	1.9	3.7
Máquinas Pesadas	1.7	-4.3	7.5	8.1	3.2	16.9	3.3	2.7	2.8	2.4	1.8	2.8	4.1
Otros ^{3/}	1.9	-20.6	7.2	7.3	5.9	30.8	3.3	3.8	2.9	3.1	3.0	2.9	4.3
Tasa de Crecimiento	8.8	5.7	11.2	9.4	5.1	8.8	4.4	4.6	5.3	5.7	6.3	6.7	6.8

Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos del informe del Parque Vehicular de la Dirección General de Impuestos Internos (DGII).

Tabla A 3 Clasificación y código del “Transporte” en la división: “Servicios de transporte” y sus respectivas subdivisiones del Banco Central de la República Dominicana en su Metodología.

Clasificación	Grupo, subgrupo, clase y artículo
07	Transporte
073	Servicio de transporte
07321	Transporte terrestre urbano
0732101	Pasaje en carro público
0732102	Pasaje en motocicletas
0732103	Pasaje en autobús urbano
0732104	Servicio de taxi
0732105	Transporte escolar
07322	Transporte terrestre interurbano
0732201	Pasaje interurbano en autobuses “sindicalizados”
0732202	Pasajes interurbanos en autobuses de empresas

Tabla A 4 Empresas de transporte turístico en autobús

Transporte turístico en autobús											
No.	Empresa	Lugar	Cantidad de unidades			Participación			Índice de Herfindahl e Hirschman (IHH)		
			2017	2016	2015	2017	2016	2015	2017	2016	2015
1	Alav Tours, S.R.L.	Puerto Plata	6	6		1.4%	0.7%	0.0%	1.89	0.46	0.00
2	Arlettegu, S.R.L.	Samaná			7	0.0%	0.0%	2.6%	0.00	0.00	6.72
3	Autobuses Turísticos Rodríguez T, S.R.L.	Bávaro			19	0.0%	0.0%	7.0%	0.00	0.00	49.52
4	Azul Bus S.R.L	Bávaro	7	7		1.6%	0.8%	0.0%	2.58	0.62	0.00
5	Bávaro Monumental, S.R.L.	Bávaro		155		0.0%	17.5%	0.0%	0.00	306.05	0.00
6	Blue Travel Partner Services, S.A.	Bávaro		38		0.0%	4.3%	0.0%	0.00	18.39	0.00
7	Canabeach Vacations, S.R.L.	Bávaro	7	7	6	1.6%	0.8%	2.2%	2.58	0.62	4.94

8	Caribe Tours, S.A.	Bávaro, Samana, Santo Domingo, Puerto Plata	54	79		12.4%	8.9%	0.0%	153.40	79.50	0.00
9	Cheril Transporte Turístico, S.R.L.	Bávaro	18	18		4.1%	2.0%	0.0%	17.04	4.13	0.00
10	Colonial Tour And Travel, S.R.L.	Bávaro	6	6	6	1.4%	0.7%	2.2%	1.89	0.46	4.94
11	Coral Business Partner Services, S.R.L.	Bávaro	11	11		2.5%	1.2%	0.0%	6.37	1.54	0.00
12	D.R. Tours, S.R.L.	La Romana, Puerto Plata		18		0.0%	2.0%	0.0%	0.00	4.13	0.00
13	Dominican Plus, S.R.L.	Bávaro			6	0.0%	0.0%	2.2%	0.00	0.00	4.94
14	Emy Buses Turísticos, S.R.L.	Bávaro		36		0.0%	4.1%	0.0%	0.00	16.51	0.00
15	Highpoint Investments, S.R.L.	Bávaro	7			1.6%	0.0%	0.0%	2.58	0.00	0.00
16	Hispaniola Adventure Safari Tours, S.R.L.	Bávaro	10	10	7	2.3%	1.1%	2.6%	5.26	1.27	6.72
17	Inmobiliaria Cabo Engaño, S.R.L. (Jewel S Vip)	Bávaro			16	0.0%	0.0%	5.9%	0.00	0.00	35.12
18	Inversiones Magnamar Del Caribe, S.R.L.	Bávaro	6	6		1.4%	0.7%	0.0%	1.89	0.46	0.00
19	Inversiones Pedernal, S.R.L.	Bávaro	6	6		1.4%	0.7%	0.0%	1.89	0.46	0.00
20	J.Duran Tours	Bávaro			7	0.0%	0.0%	2.6%	0.00	0.00	6.72
21	Lilian Tours, S.R.L.	Bávaro	6	6		1.4%	0.7%	0.0%	1.89	0.46	0.00
22	Link Travel, S.R.L.	Bávaro	6	6		1.4%	0.7%	0.0%	1.89	0.46	0.00

23	M & E Servicios Turísticos, S.R.L	Bávaro		11		0.0%	1.2%	0.0%	0.00	1.54	0.00
24	Maresisca, S.R.L.	Bávaro	6	6		1.4%	0.7%	0.0%	1.89	0.46	0.00
25	Metro Servicios Turísticos, S.A.	Bávaro	33	33		7.6%	3.7%	0.0%	57.29	13.87	0.00
26	Multiline Dominicana, S.R.L.	Santo Domingo	6	6		1.4%	0.7%	0.0%	1.89	0.46	0.00
27	Nelo Tours, S.R.L.	La Romana			23	0.0%	0.0%	8.5%	0.00	0.00	72.57
28	Otium Travel	Bávaro	20		20	4.6%	0.0%	7.4%	21.04	0.00	54.87
29	P & J Servicios Turísticos	Bávaro			6	0.0%	0.0%	2.2%	0.00	0.00	4.94
30	P.C. Mega Transport, S.R.L.	Bávaro	6	6		1.4%	0.7%	0.0%	1.89	0.46	0.00
31	P.C.M. Transport, S.R.L.	Bávaro	6	6	7	1.4%	0.7%	2.6%	1.89	0.46	6.72
32	P.M. Dilan Transport, S.R.L.	Bávaro	6	6		1.4%	0.7%	0.0%	1.89	0.46	0.00
33	Perla Bus Transporte Turístico, S.R.L.	Bávaro		25		0.0%	2.8%	0.0%	0.00	7.96	0.00
34	Renny's Management, S.R.L.	Bávaro	6	6		1.4%	0.7%	0.0%	1.89	0.46	0.00
35	Rios Tours, S.R.L.	Bávaro		25		0.0%	2.8%	0.0%	0.00	7.96	0.00
36	Rosario Alba Servicios Turísticos, S.R.L.	Bávaro	6	6		1.4%	0.7%	0.0%	1.89	0.46	0.00
37	S.T. Calderon, S.R.L.	Bávaro		13		0.0%	1.5%	0.0%	0.00	2.15	0.00
38	S.T. Ex Nihilo, S.R.L.	Samana	6	6		1.4%	0.7%	0.0%	1.89	0.46	0.00
39	S.T. Marquez	Bávaro	7	7		1.6%	0.8%	0.0%	2.58	0.62	0.00
40	Santana Servicios Turísticos, S.R.L.	La Romana, Bávaro			12	0.0%	0.0%	4.4%	0.00	0.00	19.75

41	See More Touris- Excursiones, S.R.L.	Bávaro			6	0.0%	0.0%	2.2%	0.00	0.00	4.94
42	Servicios De Transporte Pharaon, S.R.L.	Bávaro			7	0.0%	0.0%	2.6%	0.00	0.00	6.72
43	Servicios Turísticos	Bávaro		72		0.0%	8.1%	0.0%	0.00	66.04	0.00
44	Servicios Turísticos Abreu, S.R.L.	Bávaro	35			8.0%	0.0%	0.0%	64.44	0.00	0.00
45	Servicios Turísticos Adams, S.R.L.	Bávaro	6			1.4%	0.0%	0.0%	1.89	0.00	0.00
46	Servicios Turísticos Alan, S.R.L.	Bávaro	6			1.4%	0.0%	0.0%	1.89	0.00	0.00
47	Servicios Turísticos Batista	Puerto Plata			6	0.0%	0.0%	2.2%	0.00	0.00	4.94
48	Servicios Turísticos Diamante	Bávaro			6	0.0%	0.0%	2.2%	0.00	0.00	4.94
49	Servicios Turísticos Estemar, S.R.L.	Bávaro	6			1.4%	0.0%	0.0%	1.89	0.00	0.00
50	Side By Side Adventures, S.R.L.	Bávaro	6	6		1.4%	0.7%	0.0%	1.89	0.46	0.00
51	Sky Smaile, S.R.L.	Miches	6	6		1.4%	0.7%	0.0%	1.89	0.46	0.00
52	Suero Servi Bus, S.R.L.	Bávaro			6	0.0%	0.0%	2.2%	0.00	0.00	4.94
53	Sunshine Destinations,S.R.L.	Bávaro			12	0.0%	0.0%	4.4%	0.00	0.00	19.75
54	T.T. Gomez Tours Services, S.R.L.	Bávaro		12		0.0%	1.4%	0.0%	0.00	1.83	0.00
55	T.T.Quest,S.R.L.	Boca Chica			6	0.0%	0.0%	2.2%	0.00	0.00	4.94
56	Tere Tours Soliman, S.R.L.	Bávaro		34		0.0%	3.8%	0.0%	0.00	14.73	0.00
57	Tiwis Comercial, S.R.L.	Bávaro	7	7		1.6%	0.8%	0.0%	2.58	0.62	0.00
58	Tours Express, S.R.L.	La Romana, Bávaro	21	21		4.8%	2.4%	0.0%	23.20	5.62	0.00

59	Transporte & Inversiones Lijajoma, S.R.L.	Bávaro		16		0.0%	1.8%	0.0%	0.00	3.26	0.00
60	Transporte Chao Tours, S.R.L.	Bávaro	6	6		1.4%	0.7%	0.0%	1.89	0.46	0.00
61	Transporte Coral, L.T.D.	Bávaro			17	0.0%	0.0%	6.3%	0.00	0.00	39.64
62	Transporte G & H, S.R.L.	Puerto Plata			7	0.0%	0.0%	2.6%	0.00	0.00	6.72
63	Transporte Leopardo Tour, S.R.L.	Bávaro			7	0.0%	0.0%	2.6%	0.00	0.00	6.72
64	Transporte Sheila	Santo Domingo	6	6		1.4%	0.7%	0.0%	1.89	0.46	0.00
65	Transporte Turístico Darzo, S.R.L.	Bávaro	15	15		3.4%	1.7%	0.0%	11.84	2.87	0.00
66	Transporte Turístico González	Puerto Plata	19	19		4.4%	2.1%	0.0%	18.99	4.60	0.00
67	Transporte Turístico Ismael & Co, S.R.L.	Boca Chica, Bávaro, La Romana			36	0.0%	0.0%	13.3%	0.00	0.00	177.78
68	Transporte Turístico Payano García, S.R.L.	Samana	6	6		1.4%	0.7%	0.0%	1.89	0.46	0.00
69	Transporte Turístico Vargas, S.R.L.	Bávaro		24		0.0%	2.7%	0.0%	0.00	7.34	0.00
70	Transporte y Servicios Turísticos Guerrero Concepcion	Bávaro		13		0.0%	1.5%	0.0%	0.00	2.15	0.00
71	Travel Service West Indies, S.R.L.	Bávaro	15	15		3.4%	1.7%	0.0%	11.84	2.87	0.00
72	TTDR Travel Company	Puerto Plata			6	0.0%	0.0%	2.2%	0.00	0.00	4.94

73	Turístico Del Caribe Ach Service, S.R.L.	Bávaro	6	6		1.4%	0.7%	0.0%	1.89	0.46	0.00
74	Valymar, S.R.L.	Bávaro			6	0.0%	0.0%	2.2%	0.00	0.00	4.94
75	Yelaine Tours, S.R.L.	La Romana	6			1.4%	0.0%	0.0%	1.89	0.00	0.00
76	Yomer Tours, S.R.L.	Santo Domingo	6	6		1.4%	0.7%	0.0%	1.89	0.46	0.00
77	Yowie Premium Services	Bávaro		19		0.0%	2.1%	0.0%	0.00	4.60	0.00
Total			436	886	270				450.93	593.05	570.37

Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos de la página web del Ministerio de Turismo (MITUR).

Tabla A 5 Lista de rutas interurbana

Ruta	Operadores
Santo Domingo – Azua	Caribe Tours
Santo Domingo-Barahona	Caribe Tours
Santo Domingo – Cabrera	Caribe Tours
Santo Domingo – Castañuelas	Caribe Tours
Santo Domingo – Castillo	Caribe Tours
Santo Domingo – Copey	Caribe Tours
Santo Domingo – Cruce de Esperanza	Caribe Tours
Santo Domingo – Cruce de Guayacanes	Caribe Tours
Santo Domingo – Cruce de Imbert	Caribe Tours
Santo Domingo – Cruce del Abanico	Caribe Tours
Santo Domingo – Dajabón	Caribe Tours
Santo Domingo – Guayubin	Caribe Tours
Santo Domingo – Jarabacoa	Caribe Tours
Santo Domingo – La Vega	Caribe Tours
Santo Domingo – Las Matas de Santa Cruz	Caribe Tours
Santo Domingo – Loma de Cabrera	Caribe Tours

Santo Domingo – Manzanillo	Caribe Tours
Santo Domingo – Monte Cristi	Caribe Tours
Santo Domingo – Nagua	Caribe Tours
Santo Domingo – Partido	Caribe Tours
Santo Domingo – Pimentel	Caribe Tours
Santo Domingo – Puerto Plata	Caribe Tours Metro Tours Transporte Espinal
Santo Domingo – Rio San Juan	Caribe Tours Transporte Espinal
Santo Domingo – Salcedo	Caribe Tours
Santo Domingo – Samaná	Caribe Tours Transporte Espinal
Santo Domingo – San Francisco de Macorís	Caribe Tours
Santo Domingo – San Juan de la Maguana	Caribe Tours
Santo Domingo – Sánchez	Caribe Tours
Santo Domingo – Santiago	Caribe Tours Metro Tours Transporte Espinal
Santo Domingo – Santiago Rodríguez	Caribe Tours
Santo Domingo – Sosua	Caribe Tours Metro Tours
Santo Domingo – Tenares	Caribe Tours
Santo Domingo – Valverde Mao	Caribe Tours
Santo Domingo – Villa Tapia	Caribe Tours
Santo Domingo – Villa Los Almácigos	Caribe Tours
Santo Domingo – Villa Vázquez	Caribe Tours
Santo Domingo – Puerto Príncipe(Haití)	Caribe Tours Metro Tours
Santo Domingo – Cabo Haitiano (Haití)	Caribe Tours

Santo Domingo – Santiago/Los Jardines	Caribe Tours
Santo Domingo – Rincón de Molenillo	Caribe Tours
SD-Las Américas	Caribe Tours
Santo Domingo- Juan Dolio	Metro Tours
Santo Domingo-Casa de Campo	Metro Tours
Santo Domingo-Bávaro- Punta Cana	Transporte Espinal Expreso Bávaro APTPRA
Santo Domingo-Higüey	APTPRA
Higüey – San Pedro de Macorís	APTPRA

Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA, en base a datos de las páginas web de las empresas.

Tabla A 6 Nivel Académico de los Transportistas Activos

Nivel Académico	Cantidad	Porcentaje
1ro. Primaria	79	0.8
2do. Primaria	71	0.7
3ro. Primaria	122	1.3
4to. Primaria	183	1.9
5to. Primaria	175	1.8
6to. Primaria	387	4.0
7mo. Intermedia	899	9.3
8vo. Intermedia	2308	23.9
1ro. Bachiller	965	10.0
2do. Bachiller	915	9.5
3ro. Bachiller	868	9.0
4to. Bachiller	1965	20.4
Estudiante Universitario	543	5.6
Profesional	32	0.3
Técnico	138	1.4
Total	9650	100.0

Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado de PRO-COMPETENCIA en base a datos de la RNTT a mayo 2017

Tabla A 7 Nivel Académico de los Transportistas Activos

Instituciones	Participación promedio 2011-Agosto 2016
Confederación Nacional de Organizaciones del Transporte (CONATRA)	29.35
Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO)	19.17
Federación Nacional de Transporte La Nueva Opción (FENATRANO)	19.17
Unión Nacional de Transportistas y Afines, Inc. (UNATRAFIN)	9.99
Unión de Propietarios de Autobuses, Inc.	4.49
Central Nacional de Trabajadores del Transporte (CNTT)	3.75
Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA)	3.64
Central Nacional Movimiento Choferil del Transporte (MOCHOTRAN)	3.01
Asociación de Transportistas Turístico, Inc. (ADOTRATUR)	2.40
Federación Nacional de Transporte Unificados (FENTRAUNI)	0.82
Federación Regional del Transporte del Municipio de Boca Chica y Zonas Aledañas (FEDETRABO)	0.82
Asociación Dominicana de Transportistas Turísticos, Inc. (ADOTRATUR)	0.71
Federación Nacional de Transporte Amigos de Peña Gómez (FENATRAPEGO)	0.71
Asociación de Transportistas Turístico del Este (PUPILO)	0.60
Federación Nacional de Servicios de Transporte Turístico, Inc. (FENASETUR)	0.18

Fuente. Elaborado por el Departamento de Estudios Económicos y de Mercado en base a las resoluciones del Ministerio de Industria, Comercio y MIPYMES (MICM).

Índice de tablas de anexo de estadísticas descriptivas

TABLA A 1 COMPARACIÓN DEL PARQUE VEHICULAR DOMINICANO, PERÍODO 2005-2016.....	131
TABLA A 2 TASA DE CRECIMIENTO DEL PARQUE VEHICULAR DOMINICANO EN EL PERÍODO 2005 – 2016.....	132
TABLA A 3 CLASIFICACIÓN Y CÓDIGO DEL “TRANSPORTE” EN LA DIVISIÓN: “SERVICIOS DE TRANSPORTE” Y SUS RESPECTIVAS SUBDIVISIONES DEL BANCO CENTRAL DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN SU METODOLOGÍA.	133
TABLA A 4 EMPRESAS DE TRANSPORTE TURÍSTICO EN AUTOBÚS.....	133
TABLA A 5 LISTA DE RUTAS INTERURBANA.....	138
TABLA A 6 NIVEL ACADÉMICO DE LOS TRANSPORTISTAS ACTIVOS.....	140
TABLA A 7 NIVEL ACADÉMICO DE LOS TRANSPORTISTAS ACTIVOS.....	141
TABLA A 8 GÉNERO.....	148
TABLA A 9 EDAD.....	148
TABLA A 10 NIVEL ACADÉMICO.....	148
TABLA A 11 EXCLUSIVIDAD DE RUTA.....	148
TABLA A 12 RAZÓN DE EXCLUSIVIDAD.....	149
TABLA A 13 DISPONIBILIDAD DE OTRA RUTA.....	149
TABLA A 14 RAZÓN DE DISPONIBILIDAD.....	150
TABLA A 15 HORARIO DE OPERACIÓN DETERMINADO.....	151
TABLA A 16 HORARIO.....	152
TABLA A 17 TIEMPO DE TRABAJO COMO CHOFER.....	153
TABLA A 18 HORAS DIARIAS DE TRABAJO.....	154
TABLA A 19 DÍAS QUE TRABAJA.....	154
TABLA A 20 ESTADO DE AFILIACIÓN.....	155
TABLA A 21 SINDICATO O ASOCIACIÓN.....	155
TABLA A 22 CANTIDAD CONOCIDA DE AFILIADOS.....	156
TABLA A 23 EXISTENCIA DE NO AFILIADOS.....	157
TABLA A 24 ACTIVIDADES DEL SINDICATO O ASOCIACIÓN.....	157
TABLA A 25 RAZÓN DE NO ESTAR AFILIADO.....	158
TABLA A 26 MARCA DE VEHÍCULO.....	158
TABLA A 27 MODELO DE VEHÍCULO.....	159
TABLA A 28 AÑO DE VEHÍCULO.....	160
TABLA A 29 CANTIDAD DE PASAJEROS DIARIO.....	161
TABLA A 30 COMPETIDORES.....	162
TABLA A 31 RAZÓN DE SER SUS COMPETIDORES.....	162
TABLA A 32 ESTABLECIMIENTO DE PRECIOS.....	163
TABLA A 33 CRITERIOS DE DETERMINACIÓN DE PRECIO.....	163
TABLA A 34 COMPETENCIA DE OTROS MEDIOS.....	164
TABLA A 35 RAZÓN DE COMPETENCIA DE OTROS MEDIOS.....	164
TABLA A 36 CANTIDAD MÁXIMA DE PASAJEROS POR VIAJE.....	165
TABLA A 37 CANTIDAD MÁXIMA DE PASAJEROS POR VIAJE.....	165
TABLA A 38 LIMITACIÓN DEL VEHÍCULO.....	166
TABLA A 39 FRECUENCIA DE NUEVOS CHOFERES AL MERCADO.....	166
TABLA A 40 MONTO Y TIEMPO DE ENTRADA AL MERCADO.....	166
TABLA A 41 TARIFA DE COBRO POR RUTA.....	167
TABLA A 42 EFECTOS DE AUMENTO DE PRECIO.....	167

TABLA A 43 FACILIDAD DE VENTA O REMPLAZO DEL VEHÍCULO	167
TABLA A 44 FACILIDAD DE CAMBIO DE RUTA	168
TABLA A 45 RAZÓN DEL CAMBIO DE RUTA	168
TABLA A 46 GÉNERO	171
TABLA A 47 EDAD	171
TABLA A 48 NIVEL ACADÉMICO	171
TABLA A 49 EXCLUSIVIDAD DE RUTA	171
TABLA A 50 RAZÓN DE EXCLUSIVIDAD	172
TABLA A 51 DISPONIBILIDAD DE OTRA RUTA	172
TABLA A 52 RAZÓN DE DISPONIBILIDAD	173
TABLA A 53 HORARIO DE OPERACIÓN DETERMINADO	173
TABLA A 54 HORARIO	174
TABLA A 55 RAZÓN DE HORARIO	175
TABLA A 56 TIEMPO DE TRABAJO COMO CHOFER	175
TABLA A 57 HORAS DIARIAS DE TRABAJO	176
TABLA A 58 DÍAS QUE TRABAJA	177
TABLA A 59 ESTADO DE AFILIACIÓN	177
TABLA A 60 SINDICATO O ASOCIACIÓN	178
TABLA A 61 PROCESO Y REQUISITOS DE AFILIACIÓN	179
TABLA A 62 CANTIDAD CONOCIDA DE AFILIADOS	180
TABLA A 63 EXISTENCIA DE NO AFILIADOS	180
TABLA A 64 ACTIVIDADES DEL SINDICATO O ASOCIACIÓN	181
TABLA A 65 BENEFICIOS DEL SINDICATO O ASOCIACIÓN	182
TABLA A 66 RAZÓN DE NO ESTAR AFILIADO	182
TABLA A 67 MARCA DE VEHÍCULO	183
TABLA A 68 MODELO DE VEHÍCULO	184
TABLA A 69 AÑO DE VEHÍCULO	185
TABLA A 70 CANTIDAD DE PASAJEROS DIARIO	186
TABLA A 71 COMPETIDORES	187
TABLA A 72 RAZÓN DE SER SUS COMPETIDORES	187
TABLA A 73 ESTABLECIMIENTO DE PRECIOS	188
TABLA A 74 CRITERIOS DE DETERMINACIÓN DE PRECIO	189
TABLA A 75 COMPETENCIA DE OTROS MEDIOS	190
TABLA A 76 RAZÓN DE COMPETENCIA DE OTROS MEDIOS	190
TABLA A 77 CANTIDAD MÁXIMA DE PASAJEROS POR VIAJE	191
TABLA A 78 LIMITACIONES DEL VEHÍCULO	192
TABLA A 79 FRECUENCIA DE NUEVOS CHOFERES AL MERCADO	192
TABLA A 80 MONTO DE ENTRADA AL MERCADO	193
TABLA A 81 TARIFA DE COBRO POR RUTA	194
TABLA A 82 TARIFA DE PAGO POR RUTA	194
TABLA A 83 EFECTOS DE AUMENTO DE PRECIO	194
TABLA A 84 FACILIDAD DE VENTA O REMPLAZO DE VEHÍCULO	195
TABLA A 85 FACILIDAD DE CAMBIO DE RUTA	195
TABLA A 86 RAZÓN DEL CAMBIO DE RUTA	196
TABLA A 87 GENERO	198

TABLA A 88 EDAD	198
TABLA A 89 NIVEL ACADÉMICO	198
TABLA A 90 EXCLUSIVIDAD DE RUTA	199
TABLA A 91 RAZÓN DE EXCLUSIVIDAD	199
TABLA A 92 DISPONIBILIDAD DE OTRA RUTA	200
TABLA A 93 RAZÓN DE DISPONIBILIDAD	200
TABLA A 94 HORARIO DE OPERACIÓN DETERMINADO	201
TABLA A 95 HORARIO	201
TABLA A 96 RAZÓN DE HORARIO	202
TABLA A 97 TIEMPO DE TRABAJO COMO CHOFER	203
TABLA A 98 HORAS DIARIAS DE TRABAJO	204
TABLA A 99 DÍAS QUE TRABAJA	204
TABLA A 100 ESTADO DE AFILIACIÓN	205
TABLA A 101 SINDICATO O ASOCIACIÓN	206
TABLA A 102 PROCESO Y REQUISITOS DE AFILIACIÓN	207
TABLA A 103 CANTIDAD CONOCIDA DE AFILIADOS	208
TABLA A 104 EXISTENCIA DE NO AFILIADOS	209
TABLA A 105 ACTIVIDADES DEL SINDICATO O ASOCIACIÓN	209
TABLA A 106 BENEFICIOS DEL SINDICATO O ASOCIACIÓN	210
TABLA A 107 RAZÓN DE NO ESTAR AFILIADO	210
TABLA A 108 MARCA DE VEHÍCULO	211
TABLA A 109 MODELO DE VEHÍCULO	212
TABLA A 110 AÑO DE VEHÍCULO	213
TABLA A 111 CANTIDAD DE PASAJEROS DIARIO	214
TABLA A 112 COMPETIDORES	215
TABLA A 113 RAZÓN DE SER SUS COMPETIDORES	215
TABLA A 114 ESTABLECIMIENTO DE PRECIOS	216
TABLA A 115 CRITERIOS DE DETERMINACIÓN DE PRECIO	216
TABLA A 116 COMPETENCIA DE OTROS MEDIOS	217
TABLA A 117 RAZÓN DE COMPETENCIA DE OTROS MEDIOS	218
TABLA A 118 CANTIDAD MÁXIMA DE PASAJERO POR VIAJE	218
TABLA A 119 LIMITACIONES DEL VEHÍCULO	219
TABLA A 120 FRECUENCIA DE NUEVOS CHOFERES AL MERCADO	219
TABLA A 121 MONTO DE ENTRADA AL MERCADO	219
TABLA A 122 TARIFA DE COBRO POR RUTA	220
TABLA A 123 EFECTOS DE AUMENTO DE PRECIO	220
TABLA A 124 FACILIDAD DE VENTA O REPLAZO DE VEHÍCULO	220
TABLA A 125 FACILIDAD DE CAMBIO DE RUTA	221
TABLA A 126 RAZÓN DE CAMBIO DE RUTA	221
TABLA A 127 VEHÍCULO PROPIO	223
TABLA A 128 USO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO	224
TABLA A 129 TIPO DE TRANSPORTE UTILIZADO A DIARIO	223
TABLA A 130 DESTINO A LLEGAR EN TRANSPORTE PÚBLICO	224
TABLA A 131 TRANSPORTE PÚBLICO MÁS FRECUENTE	225
TABLA A 132 CARACTERÍSTICAS ESENCIALES PARA LA ELECCIÓN	226

TABLA A 133 OPINIÓN SOBRE LOS PRECIOS	226
TABLA A 134 SUSTITUCIÓN DE CARROS PÚBLICOS	227
TABLA A 135 CAMBIO DE SERVICIO POR AUMENTO DE PRECIO (CARRO PÚBLICO)	227
TABLA A 136 RAZÓN DE NO CAMBIAR (CARRO PÚBLICO)	227
TABLA A 137 CAMBIO DE SERVICIO POR AUMENTO DE PRECIO (GUAGUA)	228
TABLA A 138 NUEVA OPCIÓN AL CAMBIO (GUAGUA)	228
TABLA A 139 RAZÓN DE NO CAMBIAR	229
TABLA A 140 TIEMPO DE VIAJE	229
TABLA A 141 HORARIOS DE USO DE TRANSPORTE PÚBLICO	230
TABLA A 142 USO DE TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO	230
TABLA A 143 FRECUENCIA DE USO DE TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO	231
TABLA A 144 CAMBIO DE SERVICIO INTERURBANO POR AUMENTO DE PRECIO	231
TABLA A 145 CAMBIO DE SERVICIO POR AUMENTO DE PRECIO (MOTOCONCHO)	231
TABLA A 146 NUEVA OPCIÓN AL CAMBIO (MOTOCONCHO)	232
TABLA A 147 CAMBIO DE SERVICIO POR AUMENTO DE PRECIO (GENERAL)	232
TABLA A 148 TIEMPO DE VIAJE (INTERURBANO)	232
TABLA A 149 ENTRADA DE NUEVAS COMPAÑÍAS	233
TABLA A 150 CANTIDAD DE PASAJEROS SUPERIOR	233
TABLA A 151 EDAD	233
TABLA A 152 OCUPACIÓN	234
TABLA A 153 INGRESO DEL USUARIO	234
TABLA A 154 DESPLAZO A OTRO LUGAR POR AUMENTO DE PRECIO (INTERURBANO)	235
TABLA A 155 DESPLAZO A OTRO LUGAR POR AUMENTO DE PRECIO (CARRO PÚBLICO)	235
TABLA A 156 DESPLAZO A OTRO LUGAR POR AUMENTO DE PRECIO (GUAGUA)	235
TABLA A 157 RAZÓN DE NO DESPLAZARSE (GUAGUA)	236
TABLA A 158 DESPLAZO A OTRO LUGAR POR AUMENTO DE PRECIO (MOTOCONCHO)	236
TABLA A 159 RAZÓN DE NO DESPLAZARSE (MOTOCONCHO)	236
TABLA A 160 POR INGRESO, TIPO DE TRANSPORTE DE MAYOR FRECUENCIA	237
TABLA A 161 POR NIVEL ACADÉMICO, TIPO DE TRANSPORTE CON MAYOR FRECUENCIA	240
TABLA A 162 OPERADORES DE RUTAS MINIBUSES Y MICROBUSES	241
TABLA A 163 OPERADORES DE RUTAS CARROS PÚBLICOS	245
TABLA A 164 OPERADORES DE RUTAS DE AUTOBUSES	249
TABLA A 165 ÍNDICE DE CONCENTRACIÓN DE MERCADO DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS	249

Anexo 7

Estadísticas descriptivas encuestas de choferes de carros públicos

Tabla A 8 Género

P1: Género		
Categoría	Absoluta	Relativa
F	1	0.7
M	146	99.3
Total general	147	100.0

Tabla A 9 Edad

P2: ¿Cuál es su edad?		
Categoría	Absoluta	Relativa
21-30	19	12.9
31-40	24	16.3
41-50	51	34.7
51-60	30	20.4
61-70	13	8.8
71-80	2	1.4
Nb responde	5	3.4
N/A	3	2.0
Total general	147	100.0

Tabla A 10 Nivel Académico

P3: ¿Cuál es su máximo nivel académico alcanzado?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Primario	92	62.6
Bachiller	47	32.0
Licenciatura	3	2.0
Analfabeto	2	1.4
Nb responde	1	0.7
N/A	2	1.4
Total general	147	100.0

Tabla A 11 Exclusividad de Ruta

P5: ¿Opera usted en esta únicas rutas?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	138	93.9
Nb	9	6.1
Total general	147	100.0

Tabla A 12 Razón de Exclusividad

P6. En caso afirmativo. ¿Por qué opera en exclusivo en estas rutas?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Años en la ruta	12	8.2
Comenzó aquí	2	1.4
Costumbre	6	4.1
Disponibilidad	49	33.3
El Sindicato lo Prohíbe	1	0.7
Es beneficioso	6	4.1
Esa es la que toca	2	1.4
Le gusta donde está	13	8.8
Muy caro	8	5.4
N/A	10	6.8
No responde	4	2.7
No tengo otra ruta	1	0.7
Organización	1	0.7
Porque tiene un sólo carro	1	0.7
Propietario de ruta	6	4.1
Ruta alquilada	1	0.7
Se mudó	1	0.7
Sustento de familia	1	0.7
Tiempo completo	17	11.6
Tranquilidad	3	2.0
Única opción de trabajo	2	1.4
Total	380	100.0

Tabla A 13 Disponibilidad de Otra Ruta

P7: ¿Estaría dispuesto a operar en otras rutas?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	71	48.3
No	75	51.0
No responde	1	0.7
Total general	147	100.0

Tabla A 14 Razón de Disponibilidad

P8: ¿Por qué?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Acostumbrado	10	6.8
Cerca de casa	1	0.7
Comodidad	1	0.7
Elección personal	2	1.4
Está cansado	1	0.7
Estable	6	4.1
Falta de tiempo	2	1.4
Fundador de parada	1	0.7
La edad	6	4.1
Le gusta donde está	19	12.9
Más beneficios	41	27.9
Más dinero	28	19.0
Me sobra tiempo	1	0.7
No le interesa	2	1.4
No pertenece al mismo Sindicato	1	0.7
No se puede	1	0.7
Por la distancia	1	0.7
Proceso complicado	1	0.7
Proceso muy costoso	6	4.1
Ruta propia	5	3.4
Si hay posibilidad	1	0.7
Tranquilidad	4	2.7
Una ruta ocupa tiempo	1	0.7
Única opción	1	0.7
No responde	4	2.7
Total general	147	100.0

Tabla A 15 Horario de Operación Determinado

P9: ¿Opera usted a una hora del día determinada?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	113	76.9
No	18	12.2
Libre	15	10.2
No responde	1	0.7
Total general	147	100.0

Tabla A 16 Horario

P10: ¿Acuá hora?		
Categoría	Absoluta	Relativa
10am-8pm	1	0.7
11am-10pm	1	0.7
4am-10pm	1	0.7
4am-11pm	1	0.7
4am-7pm	2	1.4
4am-8pm	1	0.7
5am en adelante	1	0.7
5am-10pm	5	3.4
5am-2pm	1	0.7
5am-4pm	1	0.7
5am-5pm	1	0.7
5am-6pm	2	1.4
5am-7pm	3	2.0
5am-8pm	4	2.7
5am-9pm	2	1.4
6am-10pm	12	8.2
6am-11pm	3	2.0
6am-12pm	2	1.4
6am-4pm	1	0.7
6am-5pm	8	5.4
6am-6pm	33	22.4
6am-7pm	15	10.2
6am-8pm	10	6.8
6am-9pm	7	4.8
7am-1pm	1	0.7
7am-4pm	2	1.4
7am-6pm	5	3.4
7am-7pm	7	4.8
7am-8pm	4	2.7
8am-11pm	1	0.7
8am-2pm	1	0.7
8am-4pm	1	0.7
8am-5pm	2	1.4
8am-7pm	1	0.7
Nb responde	3	2.0
N/A	1	0.7
Total general	147	100.0

Tabla A 17 Tiempo de Trabajo Como Chofer

P12: ¿Cuánto tiempo lleva siendo chofer de transporte público? (meses,		
Categoría	Absoluta	Relativa
7 meses	1	0.7
1 año	3	2.0
2 años	6	4.1
3 años	3	2.0
4 años	8	5.4
5 años	4	2.7
6 años	3	2.0
7 años	3	2.0
8 años	8	5.4
9 años	5	3.4
10 años	13	8.8
11 años	2	1.4
12 años	9	6.1
13 años	4	2.7
14 años	1	0.7
15 años	12	8.2
16 años	2	1.4
17 años	3	2.0
18 años	4	2.7
19 años	4	2.7
20 años	13	8.8
21 años	3	2.0
22 años	3	2.0
23 años	1	0.7
24 años	1	0.7
25 años	6	4.1
26 años	1	0.7
27 años	1	0.7
29 años	1	0.7
30 años	9	6.1
35 años	2	1.4
37 años	2	1.4
42 años	1	0.7
45 años	1	0.7
48 años	1	0.7
No responde	3	2.0
Total general	147	100.0

Tabla A 18 Horas Diarias de Trabajo

P13: ¿Cuántas horas diarias trabaja?		
Categoría	Absoluta	Relativa
4 horas	1	0.7
6 horas	3	2.0
8 horas	10	6.8
9 horas	3	2.0
10 horas	10	6.8
11 horas	17	11.6
12 horas	38	25.9
13 horas	19	12.9
14 horas	19	12.9
14 horas	1	0.7
15 horas	11	7.5
16 horas	6	4.1
17 horas	1	0.7
18 horas	2	1.4
No responde	5	3.4
N/A	1	0.7
Total general	147	100.0

Tabla A 19 Días que Trabaja

P14: ¿Qué días a la semana trabaja?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Todos los días	40	27.2
3 días	4	2.7
4 días	2	1.4
5 días	5	3.4
6 días	28	19.0
Interdiario	65	44.2
No responde	3	2.0
Total general	147	100.0

Tabla A 20 Estado de Afiliación

P15: ¿Está afiliado a un Sindicato/Asociación?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	141	95.9
Nb	3	2.0
No responde	3	2.0
Total general	147	100.0

Tabla A 21 Sindicato o Asociación

P16: Especificar Sindicato					
Categoría	Absoluta	Relativa	Categoría	Absoluta	Relativa
Achorujanofe	1	0.7	Sichocire	1	0.7
Achotran	1	0.7	Sichodolu	1	0.7
Adecasvaza	1	0.7	Sichofero	1	0.7
Alcaldía de Santiago CNTT	1	0.7	Sichogaspe	3	2
Asocho-Cabrera	3	2	Sichogenocien	1	0.7
Asochocafero	3	2	Sichomesa	1	0.7
Asochocaovic	1	0.7	Sichomina	1	0.7
Asochocrusa	6	4.1	Sichorujanofe	1	0.7
Asochoisando - Fenatrano	2	1.4	Sichorus	12	8.2
Asocho-Lifuco	1	0.7	Sichospeza	2	1.4
Asochon	2	1.4	Sichotamaro	2	1.4
Asochon y Motochan	1	0.7	Sichou-Mella	1	0.7
Asochonuca	2	1.4	Sichovandi	9	6.1
Asochosape	2	1.4	Sichovepo	2	1.4
Asochosapevime	1	0.7	Sichovimesp	1	0.7
Asochospeza	6	4.1	Sindicato ZP CNTT Afiliado	1	0.7
Asociación Rodriguez y Perez	7	4.8	Sitravime	5	3.4
Asoprocavefe	5	3.4	Tracodecha	2	1.4
Asosaperisme	2	1.4	Tracudecha	2	1.4
Asotrapa - Fenatrano	3	2	Transporte Reinoso	4	2.7
Conatra	1	0.7	Unatrafin	1	0.7
Conatra-CASC	15	10.2	Unchoindsap	1	0.7
Fenatrano	6	4.1	Ureña/Zona	1	0.7
Fettranreno - Conatra	1	0.7	No sabe	1	0.7
Guaricano	2	1.4	No responde	4	2.7
Mochotran	7	4.8	N/A	3	2
			Total general	147	100

Tabla A 22 Cantidad Conocida de Afiliados

P18: ¿Conoce usted la cantidad de afiliados al sindicato?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si, 28	1	0.7
Si, 29	2	1.4
Si, 30	1	0.7
Si, 33	1	0.7
Si, 40	1	0.7
Si, 50	2	1.4
Si, 65	1	0.7
Si, 70	2	1.4
Si, 72	1	0.7
Si, 80	6	4.1
Si, 90	2	1.4
Si, 95	1	0.7
Si, 98	1	0.7
Si, 99	1	0.7
Si, 100	5	3.4
Si, 101	1	0.7
Si, 105	1	0.7
Si, 112	1	0.7
Si, 120	4	2.7
Si, 125	1	0.7
Si, 148	1	0.7
Si, 150	4	2.7
Si, 160	5	3.4
Si, 164	1	0.7
Si, 170	2	1.4
Si, 175	2	1.4
Si, 180	1	0.7
Si, 185	1	0.7
Si, 190	1	0.7
Si, 195	1	0.7
Si, 200	7	4.8
Si, 215	1	0.7
Si, 250	1	0.7
Si, 260	1	0.7
Si, 270	1	0.7
Si, 300	6	4.1
Si, 320	1	0.7
Si, 340	1	0.7
Si, 350	3	2.0
Si, 356	2	1.4
Si, 370	1	0.7
Si, 380	1	0.7
Si, 400	3	2.0
Si, 520	1	0.7
Si, 550	1	0.7
Si, 700	2	1.4
No	48	32.7
No responde	6	4.1
N/A	5	3.4
Total general	147	100.0

Tabla A 23 Existencia de No Afiliados

P19: ¿Existe choferes no afiliados al sindicato que ofrecen este servicio?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	60	40.8
No	73	49.7
No sabe	4	2.7
No responde	5	3.4
N/A	5	3.4
Total general	147	100.0

Tabla A 24 Actividades del Sindicato o Asociación

P20: ¿Nos podría indicar cuáles actividades se realizan en el sindicato?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Actividad en diciembre	4	1.7
Actividades culturales	1	0.4
Actividades deportivas	2	0.9
Actividades sociales	1	0.4
Aportes comunitarios	2	0.9
Asamblea	137	58.3
Ayuda familiar	1	0.4
Ayuda mutua	3	1.3
Marchas	5	2.1
Comida	1	0.4
Cooperativa	1	0.4
Fiestas	13	5.5
Giras	2	0.9
N/A	9	3.8
Nada	7	3.0
No responde	9	3.8
No sabe	1	0.4
Otras	1	0.4
Reuniones: acordar pasaje	9	3.8
Reuniones: tratar problemas internos	6	2.6
Rifas	16	6.8
Subasta	2	0.9
Viajes	2	0.9
Total	235	100.0

Tabla A 25 Razón de No Estar Afiliado

P22: ¿Por qué no está afiliado a un sindicato?		
Categoría	Absoluta	Relativa
No cumple con las condiciones que el sindicato solicita	1	0.7
No responde	7	4.8
N/A	139	94.6
Total general	147	100.0

Tabla A 26 Marca de Vehículo

P23: ¿Qué marca es su vehículo?		
Categoría	Absoluta	Relativa
BYD	1	0.7
Chevrolet	6	4.1
Geo	3	2.0
Honda	2	1.4
Hyundai	4	2.7
Mazda	2	1.4
Mitsubishi	1	0.7
Nissan	5	3.4
Peugeot	1	0.7
Toyota	114	77.6
No responde	6	4.1
N/A	2	1.4
Total general	147	100.0

Tabla A 27 Modelo de Vehículo

P23.a: ¿Qué modelo es su vehículo?		
Categoría	Absoluta	Relativa
323	1	0.7
505	1	0.7
Camry	6	4.1
Centra	1	0.7
Chevy Nova	4	2.7
Civic	2	1.4
Corolla	102	69.4
Nova	1	0.7
P.M	1	0.7
Prizm	1	0.7
S20	1	0.7
Sonata	2	1.4
Station	1	0.7
Suni	1	0.7
No sabe	3	2.0
No responde	15	10.2
N/A	4	2.7
Total general	147	100.0

Tabla A 28 Año de Vehículo

P23.b: ¿Qué año es su vehículo?		
Categoría	Absoluta	Relativa
1974	1	0.7
1978	1	0.7
1980	2	1.4
1981	1	0.7
1982	1	0.7
1984	1	0.7
1985	7	4.8
1986	10	6.8
1987	6	4.1
1988	7	4.8
1989	7	4.8
1990	16	10.9
1991	8	5.4
1992	13	8.8
1993	7	4.8
1994	9	6.1
1995	1	0.7
1996	5	3.4
1997	3	2.0
1998	17	11.6
1999	2	1.4
2000	3	2.0
2001	6	4.1
2005	1	0.7
2010	3	2.0
2016	1	0.7
No responde	6	4.1
N/A	2	1.4
Total general	147	100.0

Tabla A 29 Cantidad de Pasajeros Diario

P24: ¿Aproximadamente cuántos pasajeros atiende a diario?		
Categoría	Absoluta	Relativa
6	1	0.7
30	2	1.4
35	1	0.7
36	1	0.7
40	5	3.4
45	1	0.7
48	1	0.7
50	8	5.4
54	2	1.4
55	4	2.7
60	19	12.9
62	2	1.4
65	3	2.0
70	9	6.1
72	1	0.7
75	6	4.1
78	1	0.7
80	9	6.1
84	2	1.4
85	3	2.0
90	2	1.4
91	1	0.7
95	1	0.7
96	2	1.4
100	9	6.1
108	1	0.7
110	1	0.7
111	1	0.7
113	1	0.7
115	1	0.7
120	7	4.8
125	1	0.7
130	2	1.4
140	2	1.4
145	1	0.7
150	7	4.8
175	1	0.7
180	4	2.7
200	2	1.4
250	1	0.7
500	1	0.7
No sabe	8	5.4
No responde	6	4.1
N/A	3	2.0
Total general	147	100.0

Tabla A 30 Competidores

P25: ¿Quiénes son sus competidores?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Choferes de guaguas	38	25.3
Piratas	24	16.0
Otros choferes afiliados al s indicato	17	11.3
Choferes de motoconcho	8	5.3
Nb tiene	17	11.3
N/A	11	7.3
Choferes de otras rutas	29	19.3
Nb res ponde	6	4.0
Total	150	100.0

Tabla A 31 Razón de Ser Sus Competidores

P26: ¿Por qué usted considera que son sus competidores?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Cargan más pasajeros	2	1.4
Comparten tramos con ellos	2	1.4
Desorden	23	16.3
Más barato	1	0.7
Más rápido	2	1.4
N/A	26	18.4
Nb hay compañeris mo	3	2.1
Nb hay más rutas	2	1.4
Nb hay com petencia	1	0.7
Nb res ponde	1	0.7
Pago de ruta	1	0.7
Son autos nuevos	1	0.7
T rans itan m is m a ruta	76	53.9
Total	141	100.0

Tabla A 32 Establecimiento de Precios

P27: ¿Cómo se establecen los precios para el transporte?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Cada chofer establece su precio	6	4.1
La tarifa la establece el sindicato	97	66.0
Otra: Federación	3	2.0
Otra: Gobierno	5	3.4
Otra: OTTT	20	13.6
Estable	1	0.7
No sabe	1	0.7
No responde	11	7.5
N/A	3	2.0
Total general	147	100.0

Tabla A 33 Criterios de Determinación de Precio

P28: ¿Cuáles criterios se utilizan para determinación el precio?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Aumento general	1	0.6
Canasta Familiar	1	0.6
Combustible	86	52.1
Consideración del usuario	1	0.6
Controlan el aumento de pasaje	1	0.6
Distancia	12	7.3
El gobierno la establece	5	3.0
El sindicato la establece	4	2.4
Mantenimiento del Vehículo	12	7.3
No responde	15	9.1
No sabe	16	9.7
Reuniones con los directores	4	2.4
Monopolio	3	1.8
Orden	1	0.6
N/A	3	1.8
Total	165	100.0

Tabla A 34 Competencia de Otros Medios

P30: ¿Qué medios de transporte entienden que compiten con usted por los pasajeros en su ruta?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Caribe Tours	7	4.3
Carros	2	1.2
Guaguas	47	29.0
Metro	5	3.1
Minibuses	2	1.2
Motoconcho	19	11.7
OMSA	16	9.9
Otros	2	1.2
Piratas	1	0.6
Ninguno	50	30.9
No responde	8	4.9
N/A	3	1.9
Total	162	100.0

Tabla A 35 Razón de Competencia de Otros Medios

P31: ¿Por qué usted considera que son sus competidores?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Cargan más pasajeros	4	2.4
Cruzan algunos tramos	2	1.2
Están ilegal	2	1.2
Llegan más lejos	6	3.6
Más barato	1	0.6
Más rápido	2	1.2
Mis mo s indicato	6	3.6

N/A	25	14.9
Ninguno	1	0.6
No es por turno	1	0.6
No hay compañeros	3	1.8
No hay competencia	1	0.6
No hay más rutas	2	1.2
No hay organización	15	8.9
No responde	7	4.2
No se afilian	9	5.4
Pago de ruta	1	0.6
Piratas	1	0.6
Pueden salir aunque este fuera del trabajo	1	0.6
Recogen más pasajeros	1	0.6
Se llevan los pasajeros	1	0.6
Son autos nuevos	1	0.6
Son del mismo Sindicato	2	1.2
Transitan misma ruta	73	43.5
Total	168	100.0

Tabla A 36 Cantidad Máxima de Pasajeros Por Viaje

P31: ¿Por qué usted considera que son sus competidores?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Cargan más pasajeros	4	2.4
Cruzan algunos tramos	2	1.2
Están ilegal	2	1.2
Llegan más lejos	6	3.6
Más barato	1	0.6
Más rápido	2	1.2
Mismo sindicato	6	3.6

Tabla A 37 Cantidad Máxima de Pasajeros Por Viaje

P32: ¿Cuál es la máxima cantidad de pasajeros que puede llevar en un viaje?		
Categoría	Absoluta	Relativa
5	2	1.4
6	133	90.5
No responde	9	6.1
N/A	3	2.0
Total general	147	100.0

Tabla A 38 Limitación del vehículo

P33: ¿Te limita el año o las condiciones del vehículo en el momento de llevar pasajeros?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	27	18.4
No	102	69.4
A veces	1	0.7
No responde	14	9.5
N/A	3	2.0
Total general	147	100.0

Tabla A 39 Frecuencia de Nuevos Choferes al Mercado

P34: ¿Con qué frecuencia entran nuevos choferes al mercado?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Siempre entran nuevos choferes	32	21.8
Rara vez	83	56.5
Nunca	17	11.6
No sabe	4	2.7
No responde	9	6.1
N/A	2	1.4
Total general	147	100.0

Tabla A 40 Monto y Tiempo de Entrada al Mercado

P35: Especifique monto y tiempo de los pasos necesarios para entrar a este mercado.		
Categoría	RD\$	Tiempo
Máximo	300,00.00	1 Semana
Mínimo	10000	2 Semana

Tabla A 41 Tarifa de Cobro Por Ruta

P36: ¿Cuál es la tarifa que cobra por estas rutas?		
Categoría	Absoluta	Relativa
\$15	3	2.0
\$20	3	2.0
\$25	72	49.0
\$30	16	10.9
\$35	1	0.7
\$50	1	0.7
\$60	1	0.7
\$25 y \$30	30	20.4
\$25 y \$35	3	2.0
\$25-\$35	1	0.7
\$25-\$50	1	0.7
\$25, \$30 y \$35	2	1.4
\$25, \$30, \$35 y \$45	1	0.7
Nb responde	10	6.8
N/A	2	1.4
Total general	147	100.0

Tabla A 42 Efectos de Aumento de Precio

P38: Ante un aumento de precios ¿Qué sucede con el flujo de pasajeros?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Aumenta el flujo	2	1.4
Disminuye el flujo	59	40.1
Se mantiene igual	76	51.7
Nb responde	8	5.4
N/A	2	1.4
Total general	147	100.0

Tabla A 43 Facilidad de Venta o Reemplazo del Vehículo

P39: ¿Se puede fácilmente vender o reemplazar el vehículo?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	119	81.0
Nb	18	12.2
Nb responde	8	5.4
N/A	2	1.4
Total general	147	100.0

Tabla A 44 Facilidad de Cambio de Ruta

P40: ¿Es fácil cambiar de ruta?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	21	14.3
No	113	76.9
No sabe	1	0.7
No responde	10	6.8
N/A	2	1.4
Total general	147	100.0

Tabla A 45 Razón del Cambio de Ruta

P41: ¿Por qué?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Complicado volver a comenzar	17	11.1
Depende de la relación	1	0.7
La demanda es alta	1	0.7
N/A	4	2.6
No responde	11	7.2
No sabe	1	0.7
No siempre hay cupo	25	16.3
Proceso complicado	17	11.1
Proceso muy costoso	67	43.8
Se permite un traspaso	1	0.7
Si se cumplen los requisitos	7	4.6
Tiene su pensión aquí	1	0.7
Total	153	100.0

Anexo 8

Estadísticas descriptivas encuestas de choferes de autobús urbano

Tabla A 46 Género

P1: Género		
Categoría	Absoluta	Relativa
F	0	0.0
M	69	100.0
Total general	69	100.0

Tabla A 47 Edad

P2: ¿Cuál es su edad?		
Categoría	Absoluta	Relativa
15-20	2	2.9
21-30	14	20.3
31-40	15	21.7
41-50	21	30.4
51-60	15	21.7
No responde	1	1.4
N/A	1	1.4
Total general	69	100.0

Tabla A 48 Nivel Académico

P3: ¿Cuál es su máximo nivel académico alcanzado?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Primario	45	65.2
Bachiller	24	34.8
Total general	69	100.0

Tabla A 49 Exclusividad de Ruta

P5: ¿Opera usted en estas únicas rutas?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	61	88.4
No	7	10.1
No responde	1	1.4
Total general	69	100.0

Tabla A 50 Razón de Exclusividad

P6: En caso afirmativo. ¿Por qué opera en exclusivo en estas rutas?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Cambio reciente	0	0.0
Comodidad	1	1.5
Conoce la ruta	6	8.8
Costumbre	3	4.4
Es la única	7	10.3
Es más fácil	1	1.5
Establecido por Sindicato	2	2.9
Falta de tiempo	9	13.2
Fundador de parada	2	2.9
Le gusta donde está	3	4.4
Muchos años en la ruta	1	1.5
N/A	7	10.3
No responde	2	2.9
Propietario Vehículo	1	1.5
Tiempo completo	7	10.3
Única opción	15	22.1
Vive cerca de la ruta	1	1.5
Total	68	100.0

Tabla A 51 Disponibilidad de otra Ruta

P7: ¿Estaría dispuesto a operar en otras rutas?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	38	55.1
No	29	42.0
N/A	2	2.9
Total general	69	100.0

Tabla A 52 Razón de Disponibilidad

P8 ¿Por qué?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Conoce bien la ruta	6	8.7
Costumbre	3	4.3
Depende las condiciones	1	1.4
Elección personal	1	1.4
Estable	4	5.8
Le gusta donde está	4	5.8
Más beneficios	29	42.0
Más dinero	8	11.6
Mejores condiciones	1	1.4
Mucho tiempo en esta ruta	1	1.4
Muy complicado	1	1.4
Muy costoso	1	1.4
Ocupado tiempo completo	1	1.4
Salud	1	1.4
Vive cerca de la ruta	1	1.4
N/A	6	8.7
Total general	69	100.0

Tabla A 53 Horario de Operación Determinado

P9: ¿Opera usted a una hora del día determinada?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	53	76.8
No	8	11.6
Libre	7	10.1
N/A	1	1.4
Total general	69	100.0

Tabla A 54 Horario

P10: ¿Acuál hora?		
Categoría	Absoluta	Relativa
11am-8pm	1	1.4
2am-8pm	1	1.4
3am-10pm	1	1.4
4am-10pm	1	1.4
4am-11pm	1	1.4
4am-8pm	1	1.4
5am-10pm	22	31.9
5am-11pm	1	1.4
5am-5pm	3	4.3
5am-6pm	2	2.9
5am-7pm	1	1.4
5am-8pm	4	5.8
5am-9pm	2	2.9
6am-10pm	3	4.3
6am-5pm	1	1.4
6am-6pm	6	8.7
6am-7pm	2	2.9
6am-8pm	5	7.2
6am-9pm	1	1.4
7am-10pm	4	5.8
7am-7pm	1	1.4
7am-8pm	1	1.4
8am-5pm	1	1.4
Varia	1	1.4
N/A	2	2.9
Total general	69	100.0

Tabla A 55 Razón de Horario

P11: ¿Por qué?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Compromiso familiar	2	2.9
Compromiso personal	4	5.8
Descanso, Horario de más flujo	1	1.4
Elección Personal	9	13.0
Flujos usuarios, más ganancias	2	2.9
Horario asignado	8	11.6
Horario de más flujo	20	29.0
Horario establecido	1	1.4
Más ganancias	9	13.0
Menos tapones	1	1.4
N/A	3	4.3
No responde	1	1.4
Poder cuadrar	2	2.9
Rotativo	1	1.4
Seguridad	5	7.2
Total	69	100.0

Tabla A 56 Tiempo de Trabajo como Chofer

P12: ¿Cuánto tiempo lleva siendo chofer de transporte público? (meses, años)		
Categoría	Absoluta	Relativa
8 meses	1	1.4
3 años	3	4.3
4 años	2	2.9
5 años	4	5.8
6 años	2	2.9
8 años	5	7.2
9 años	2	2.9
10 años	5	7.2
11 años	1	1.4
12 años	2	2.9
13 años	1	1.4
14 años	1	1.4
15 años	4	5.8
16 años	1	1.4
17 años	5	7.2
18 años	3	4.3
19 años	1	1.4
20 años	5	7.2
22 años	2	2.9

17 años	5	7.2
18 años	3	4.3
19 años	1	1.4
20 años	5	7.2
22 años	2	2.9
23 años	2	2.9
25 años	2	2.9
26 años	1	1.4
28 años	2	2.9
30 años	9	13.0
36 años	2	2.9
N/A	1	1.4
Total general	69	100.0

Tabla A 57 Horas Diarias de Trabajo

P13: ¿Cuántas horas diarias trabaja?		
Categoría	Absoluta	Relativa
8 horas	4	5.8
9 horas	3	4.3
10 horas	2	2.9
11 horas	3	4.3
12 horas	10	14.5
13 horas	6	8.7
14 horas	11	15.9
15 horas	18	26.1
16 horas	2	2.9
17 horas	2	2.9
18 horas	4	5.8
19 horas	1	1.4
20 horas	1	1.4
N/A	2	2.9
Total general	69	100.0

Tabla A 58 Días que Trabaja

P14: ¿Qué días a la semana trabaja?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Todos los días	32	46.4
Interdiario	1	1.4
4 días	2	2.9
5 días	12	17.4
5 días - 6 días	4	5.8
6 días	16	23.2
N/A	2	2.9
Total general	69	100.0

Tabla A 59 Estado de Afiliación

P15: ¿Está afiliado a un Sindicato/Asociación?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	68	98.6
N/A	1	1.4
Total general	69	100.0

Tabla A 60 Sindicato o Asociación

P16: Especificar Sindicato		
Categoría	Absoluta	Relativa
As achocuagua Fenatrano	1	1.4
As ochoduas a	1	1.4
As ochonca	8	11.6
As oprom igua	1	1.4
As otrapa-F enatrano	1	1.4
Conatra	4	5.8
Conatra Hinatrona	1	1.4
Fechounido	1	1.4
Fenatrano	25	36.2
Fenatrapego	4	5.8
Mochotram	5	7.2
Sichocaaan Fenatrano	1	1.4
Sichocoba	1	1.4
Sichocogua Fenatrano	2	2.9
Sichocolom ina	4	5.8
Sichog	1	1.4
Sichogrili	1	1.4
Sichos antaros a	1	1.4
Sihapachahre	1	1.4
Sitraul	1	1.4
Uchoinfra	1	1.4
unatrafin	2	2.9
N/A	1	1.4
Total general	69	100.0

Tabla A 61 Proceso y Requisitos de Afiliación

P17: ¿Cuál fue el proceso para afiliarse a ese sindicato/Asociación y ¿Cuáles son los requisitos para obtener la autorización de afiliación al sindicato?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Alquilar ruta	2	2.9
Cédula, Papel de buena conducta, Pago de inscripción	2	2.9
Certificado médico, Certificado de bachiller, Papel de buena conducta, Cédula	1	1.4
Comprar guagua, Pago de inscripción de guagua, Pago de inscripción de chofer	1	1.4
Comprar ruta	3	4.3
Licencia, Papel de buena conducta	13	18.8
N/A	2	2.9
Nada-Fundador, Papeles al día	2	2.9
Pago de inscripción	2	2.9
Pago de ruta, Licencia, Papeles al día	2	2.9
Pago de ruta, Pago de vehículo, Licencia	1	1.4
Pago de ruta, Papeles al día	3	4.3
Pago de ruta, Papeles al día, Pago de Inscripción de chofer	3	4.3
Papel de buena conducta, Licencia, Pago de ruta	7	10.1
Papel de buena conducta, Pago de ruta	4	5.8
Papeles al día	19	27.5
Papeles al día y Pago de Ruta	1	1.4
Seguro, Licencia, Papel de buena conducta	1	1.4
Total	69	100.0

Tabla A 62 Cantidad Conocida de Afiliados

P18: ¿Conoce usted la cantidad de afiliados al sindicato?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si, 30	1	1.4
Si, 42	1	1.4
Si, 60	1	1.4
Si, 65	1	1.4
Si, 70	2	2.9
Si, 80	4	5.8
Si, 81	1	1.4
Si, 85	1	1.4
Si, 90	1	1.4
Si, 100	1	1.4
Si, 135	2	2.9
Si, 150	1	1.4
Si, 180	1	1.4
Si, 200	5	7.2
Si, 220	1	1.4
Si, 240	5	7.2
Si, 250	2	2.9
Si, 300	2	2.9
Si, 310	1	1.4
Si, 350	1	1.4
Si, 400	1	1.4
Si, 700	1	1.4
Si, 750	1	1.4
Si, 800	1	1.4
Nb	29	42.0
N/A	1	1.4
Total general	69	100.0

Tabla A 63 Existencia de No Afiliados

P19: ¿Existe choferes no afiliados al sindicato que ofrecen este servicio?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	13	18.8
Nb	53	76.8
Nb sabe	2	2.9
N/A	1	1.4
Total general	69	100.0

Tabla A 64 Actividades del Sindicato o Asociación

P20: ¿Nos podría indicar cuáles actividades se realizan en el sindicato?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Actividades deportivas	8	11.6
Asambleas	37	53.6
Fiestas navideñas, Reuniones	1	1.4
Fiestas, Día de trabajador	1	1.4
N/A	3	4.3
Nada	4	5.8
No sabe	1	1.4
Reuniones y Actividades deportivas	4	5.8
Reuniones, Asambleas, Rifas, Fiestas navideñas	1	1.4
Reuniones, Asambleas, Una sola vez se hizo fiesta con rifa	2	2.9
Reuniones, Giras	1	1.4
Reuniones, Rifas	1	1.4
Reuniones, Rifas, Fiestas	1	1.4
Reuniones: precio y tarifa de ruta	1	1.4
Servicio fúnebre	1	1.4
Votaciones, Reuniones	2	2.9
Total	69	100.0

Tabla A 65 Beneficios del Sindicato o Asociación

P21: ¿Tiene algún beneficio estar en un sindicato? (Detalle)		
Categoría	Absoluta	Relativa
Ayuda a la iglesia, Ayuda familiar	1	1.4
Ayuda de medicamentos	1	1.4
Ayuda de medicamentos, Ayuda por muerte	1	1.4
Ayuda familiar	1	1.4
Ayuda familiar, Bono	1	1.4
Ayuda familiar, Plan Social, Plan Fúnebre	1	1.4
Ayuda familiar, Seguro	2	2.9
Ayuda por muerte	2	2.9
Ayuda por muerte, Seguro	2	2.9
Bono	1	1.4
Bono navideño	1	1.4
Bono, Canasta navideña	3	4.3
Comida	1	1.4
Facilidad de trabajo	8	11.6
Fiesta: día del trabajador	2	2.9
Liquidación	1	1.4
N/A	2	2.9
Nada	21	30.4
No	5	7.2
Nos dan la comida	1	1.4
Plan fúnebre	2	2.9
Plan Social y Plan fúnebre	3	4.3
Préstamos	1	1.4
Secretaría general	1	1.4
Seguro	3	4.3
Seguro medico	1	1.4
Total	69	100.0

Tabla A 66 Razón de no estar afiliado

P22: ¿Por qué no está afiliado a un sindicato?		
Categoría	Absoluta	Relativa
N/A	69	100.0
Total general	69	100.0

Tabla A 67 Marca de Vehículo

P23: ¿Qué marca es su vehículo?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Hyundai	17	24.6
Kia	2	2.9
Mitsubishi	34	49.3
Nissan	4	5.8
Suzuki	1	1.4
Toyota	9	13.0
N/A	2	2.9
Total general	69	100.0

Tabla A 68 Modelo de Vehículo

P23.α ¿Qué modelo es su vehículo?		
Categoría	Absoluta	Relativa
L 2000	1	1.4
Banette	1	1.4
Base	2	2.9
Caraban	1	1.4
Coaster	2	2.9
Corolla	1	1.4
Fiso	1	1.4
Fuso	7	10.1
H100	3	4.3
Hice	2	2.9
L2	1	1.4
L200	4	5.8
L2000	3	4.3
L300	12	17.4
L3000	1	1.4
L300D	1	1.4
Poton	1	1.4
Pregio	2	2.9
Rosa	1	1.4
Urban	1	1.4
No sabe	5	7.2
No responde	2	2.9
N/A	14	20.3
Total general	69	100.0

Tabla A 69 Año de Vehículo

P23.b: ¿Qué año es su vehículo?		
Categoría	Absoluta	Relativa
1952	1	1.4
1978	1	1.4
1982	1	1.4
1983	1	1.4
1986	3	4.3
1987	1	1.4
1988	3	4.3
1992	1	1.4
1994	1	1.4
1996	4	5.8
1997	1	1.4
1998	2	2.9
2000	6	8.7
2001	7	10.1
2002	12	17.4
2003	4	5.8
2005	2	2.9
2006	1	1.4
2008	2	2.9
2010	1	1.4
2011	2	2.9
2015	1	1.4
2016	6	8.7
2017	1	1.4
Nb res ponde	2	2.9
N/A	2	2.9
Total general	69	100.0

Tabla A 70 Cantidad de Pasajeros Diario

P24: ¿Aproximadamente cuántos pasajeros atiende a diario?		
Categoría	Absoluta	Relativa
20	1	1.4
31	1	1.4
60	4	5.8
65	1	1.4
70	1	1.4
80	2	2.9
85	1	1.4
90	1	1.4
95	2	2.9
100	5	7.2
102	1	1.4
110	4	5.8
115	2	2.9
120	4	5.8
125	1	1.4
132	1	1.4
140	4	5.8
150	4	5.8
175	1	1.4
180	4	5.8
185	2	2.9
195	1	1.4
200	7	10.1
220	1	1.4
250	2	2.9
260	1	1.4
350	3	4.3
400	1	1.4
450	1	1.4
480	1	1.4
700	1	1.4
1000	1	1.4
N/A	2	2.9
Total general	69	100.0

Tabla A 71 Competidores

P25: ¿Quiénes son sus competidores?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Carros	5	7.2
Choferes de guaguas	5	7.2
Choferes de otras rutas	33	47.8
N/A	6	8.7
Ninguno	9	13.0
OMSA	1	1.4
Otros choferes afiliados al sindicato	7	10.1
Piratas	3	4.3
Total	69	100.0

Tabla A 72 Razón de Ser sus Competidores

P26: ¿Por qué usted considera que son sus competidores?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Luchan por pasajeros	1	1.4
Mejor capacidad, Mejor calidad	1	1.4
N/A	14	20.3
No cumplen con las reglas	3	4.3
No hay compañerismo	3	4.3
No hay competencia	1	1.4
No respetan orden	2	2.9
Otro sindicato	1	1.4
Recogen pasajeros	3	4.3
Tienen las mismas paradas	2	2.9
Transitan misma ruta	38	55.1
Total	69	100.0

Tabla A 73 Establecimiento de Precios

P27: ¿Cómo se establecen los precios para el transporte?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Cada chofer establece su precio	6	8.7
Cintratac	1	1.4
La tarifa la establece el sindicato	46	66.7
Otra: Federación	3	4.3
Otra: Gobierno	3	4.3
Otras: OTTT	8	11.6
No responde	1	1.4
N/A	1	1.4
Total general	69	100.0

Tabla A 74 Criterios de Determinación de Precio

P28: ¿Cuáles criterios se utilizan para determinación el precio?		
Categoría	Absoluta	Relativa
A través de la OTTT	1	1.4
Acuerdo con directiva y estado	2	2.9
Acuerdo entre ellos	1	1.4
Cantidad de pasajeros	1	1.4
Combustible	31	44.9
Combustible, Mantenimiento del Vehículo	11	15.9
Decisión del sindicato	1	1.4
Distancia	6	8.7
Distancia, Combustible	3	4.3
Escuchan sugerencia del estado	1	1.4
Leyes	1	1.4
Los acuerdos que hacen los sindicatos	1	1.4
N/A	2	2.9
No sabe	5	7.2
Pasajero estable	1	1.4
Según Vehículo	1	1.4
Total	69	100.0

Tabla A 75 Competencia de Otros Medios

P30: ¿Qué medios de transporte entienden que compiten con usted por los pasajeros en su ruta?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Caribe Tours	2	2.9
Carro público	16	23.2
Guaguas	14	20.3
Metro, OMSA	2	2.9
Minibuses	2	2.9
Motoconcho	3	4.3
N/A	1	1.4
Ninguno	22	31.9
OMSA	6	8.7
OMSA, Guaguas, Carros	1	1.4
Total	69	100.0

Tabla A 76 Razón de Competencia de Otros Medios

P31: ¿Por qué?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Más barata, Más grande	1	1.4
Más baratas, T rans itan m is m a ruta	2	2.9
Más cómodo, Más rápido	1	1.4
Mejor precio, más pasajeros	2	2.9
N/A	22	31.9
No hay	1	1.4
No res ponde	2	2.9
R apidez de recorrido	1	1.4
Tiene las m is m as paradas	3	4.3
T rans itan m is m a ruta	34	49.3
Total	69	100.0

Tabla A 77 Cantidad Máxima de Pasajeros Por Viaje

P32: ¿Cuál es la máxima cantidad de pasajeros que puede llevar en un viaje?		
Categoría	Absoluta	Relativa
13	2	2.9
14	1	1.4
15	2	2.9
18	6	8.7
19	4	5.8
20	8	11.6
21	2	2.9
23	1	1.4
24	1	1.4
25	1	1.4
26	2	2.9
30	6	8.7
31	9	13.0
32	5	7.2
33	2	2.9
35	2	2.9
36	4	5.8
38	1	1.4
40	2	2.9
44	1	1.4
45	1	1.4
47	1	1.4
48	2	2.9
50	1	1.4
85	1	1.4
N/A	1	1.4
Total general	69	100.0

Tabla A 78 Limitaciones del Vehículo

P33: ¿Te limita el año o las condiciones del vehículo en el momento de llevar pasajeros?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	9	13.0
No	59	85.5
N/A	1	1.4
Total general	69	100.0

Tabla A 79 Frecuencia de Nuevos Choferes al Mercado

P34: ¿Con qué frecuencia entran nuevos choferes al mercado?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Siempre entran nuevos choferes	17	24.6
Rara vez	51	73.9
N/A	1	1.4
Total general	69	100.0

Tabla A 80 Monto de Entrada al Mercado

P35: Especifique monto y tiempo de los pasos necesarios para entrar a este mercado		
Categoría	Absoluta	Relativa
\$10,000, Proceso dura 1 año	1	1.6
\$15,000, 1 mes	5	7.8
\$3,000, Proceso de inmediato	2	3.1
\$3,000, Proceso dura 1 semana	2	3.1
\$5,000 inscripción, Proceso de inmediato	0	0.0
\$5,000 Pago de inscripción, Proceso dura 1 semana	1	1.6
\$5,000, Proceso de inmediato	5	7.8
\$5,000, Proceso dura 1 semana	9	14.1
\$8000, 1 semana	1	1.6
150 Mil Pesos compra de ruta, papeles	1	1.6
150-250 Mil pesos compra ruta, papeles al día	1	1.6
3 inscripciones, 1 semana	1	1.6
Alquilar o comprar ruta 100 Mil pesos	1	1.6
Alquilar o comprar ruta 250 Mil pesos, papeles al día	1	1.6
Alquiler de 1,000 diario	1	1.6
Alquiler de 1,100 diario	1	1.6
Alquiler de ruta \$5,000	1	1.6
Compra de ruta \$250,000, Alquiler de ruta \$20,000	1	1.6
Compra de ruta \$35,000	2	3.1
Comprar ruta 100 Mil pesos, papeles al día	2	3.1
Comprar ruta 150 Mil pesos	1	1.6
Comprar ruta, papeles al día	1	1.6
Inscripción para alquiler \$1,500	1	1.6
Inscripción \$2,000	1	1.6
Inscripción 10,000, Proceso de 1 semana	1	1.6
Inscripción 3,000, Alquiler inicial 3,300(depósitos)	1	1.6
Inscripción 8,000, Proceso de 4 días	1	1.6
Inscripción de 8,000	1	1.6
Inscripción de chofer 5,000, Alquiler 1,200	1	1.6
Inscripción de guagua 10,000, Inscripción de chofer 5,000	1	1.6
Licencia, cedula & 3Millones	1	1.6
Licencia, Cedula, Papel de buena conducta, \$10,000 compra de ruta	1	1.6
Membresía 100 mensuales	2	3.1
N/A	5	7.8
No responde	2	3.1
No sabe	1	1.6
Pago de inscripción \$8,000	1	1.6
Proceso dura 1 semana	1	1.6
Ruta, 1 Millón y papeles	1	1.6
Total	64	100.0

Tabla A 81 Tarifa de Cobro Por Ruta

P36: ¿Cuál es la tarifa que cobra por estas rutas?		
Categoría	Absoluta	Relativa
\$20	5	7.2
\$25	22	31.9
\$30	12	17.4
\$35	1	1.4
\$60	2	2.9
\$130	1	1.4
\$25 y \$30	14	20.3
\$25 y \$35	5	7.2
\$25 y \$60	1	1.4
\$25, \$30 y \$50	1	1.4
\$30 y \$35	1	1.4
\$30, \$35 y \$40	1	1.4
\$50 y \$75	1	1.4
N/A	2	2.9
Total general	69	100.0

Tabla A 82 Tarifa de Pago por Ruta

P37: ¿Cuál es la tarifa que pagan por estas rutas?		
Categoría	RD\$	Tiempo
Mínimo	\$100	Diario
Máximo	\$500	Diario

Tabla A 83 Efectos de Aumento de Precio

P38: Ante un aumento de precios ¿Qué sucede con el flujo de pasajeros?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Disminuye el flujo	25	36.2
N/A	1	1.4
Se mantiene igual	43	62.3
Total general	69	100.0

Tabla A 84 Facilidad de Venta o Reemplazo de Vehículo

P39: ¿Se puede fácilmente vender o reemplazar el vehículo?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	62	89.9
Nb	6	8.7
N/A	1	1.4
Total general	69	100.0

Tabla A 85 Facilidad de Cambio de Ruta

P40: ¿Es fácil cambiar de ruta?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	8	11.6
Nb	58	84.1
Depende	1	1.4
N/A	2	2.9
Total general	69	100.0

Tabla A 86 Razón del Cambio de Ruta

P41: ¿Por qué?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Con relaciones	1	1.4
Después que tienes ficha propia, es complicado empezar de nuevo	2	2.9
El sindicato no te obliga a quedarte	2	2.9
Es de otro sindicato	1	1.4
Estable, Conoce a todos	1	1.4
Mayoría son de sindicatos	1	1.4
Mientras tenga todo al día	1	1.4
Mucho tiempo y dinero	6	8.7
Muy complicado	2	2.9
N/A	7	10.1
No responde	1	1.4
No siempre hay cupo	7	10.1
Proceso complicado	7	10.1
Proceso muy costoso	29	42.0
Rápida aceptación	1	1.4
Total	69	100.0

Anexo 9

Estadísticas Descriptivas Encuestas de Choferes de Motoconcho

Tabla A 87 Genero

P1: Género		
Categoría	Absoluta	Relativa
F	0	0
M	143	100
Total general	143	100

Tabla A 88 Edad

P2: ¿Cuál es su edad?		
Categoría	Absoluta	Relativa
18-20	10	7
21-30	36	25.2
31-40	37	25.9
41-50	39	27.3
51-60	14	9.8
61-70	4	2.8
No responde	2	1.4
N/A	1	0.7
Total general	143	100

Tabla A 89 Nivel Académico

P3: ¿Cuál es su máximo nivel académico alcanzado?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Primario	108	75.5
Bachiller	32	22.4
Licenciatura	1	0.7
Ninguno	1	0.7
No responde	1	0.7
Total general	143	100

Tabla A 90 Exclusividad de Ruta

P5: ¿Opera usted en estas únicas rutas?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	87	60.8
No	47	32.9
No responde	2	1.4
N/A	7	4.9
Total general	143	100

Tabla A 91 Razón de Exclusividad

P6: En caso afirmativo. ¿Por qué opera en exclusivo en estas rutas?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Buen flujo de pasajeros	4	2.8
Comodidad	5	3.5
Compromiso familiar	1	0.7
Costumbre	8	5.6
Economía	1	0.7
Estabilidad	2	1.4
Fijo en la parada	5	3.5
Le gusta donde está	3	2.1
Libre	1	0.7
Más fluidez de pasajeros	9	6.3
N/A	49	34
No responde	3	2.1
Orden Establecido	1	0.7
Pocos trabajadores	1	0.7
Proceso complicado	1	0.7
Proceso muy costoso	1	0.7
Ruta que más abunda	4	2.8
Única opción	41	28.5
Vive en el sector	3	2.1
Término de estudios	1	0.7
Total	144	100.0

Tabla A 92 Disponibilidad de otra ruta

P7: ¿Estaría dispuesto a operar en otras rutas?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	89	62.2
No	53	37.1
N/A	1	0.7
Total general	143	100

Tabla A 93 Razón de Disponibilidad

P8 ¿Por qué?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Acostumbrado	6	4.2
Comodidad	4	2.8
Complicado volver a comenzar	2	1.4
Compromiso de trabajo	1	0.7
Conoce bien la ruta	4	2.8
Dispuesto	2	1.4
Estabilidad	1	0.7
Indispuesto	7	4.9
Le gusta donde está	13	9.1
Más beneficios	48	33.6
Más dinero	36	25.2
Muchos gasto	1	0.7
Pertenece a esta	1	0.7
Ruta propia	1	0.7
Salud	3	2.1
Tiene clientes fijos	4	2.8
Transito todas las rutas de Higüey	1	0.7
Vivo cerca de esta ruta	1	0.7
No está legal	1	0.7
No responde	3	2.1
N/A	3	2.1
Total general	143	100

Tabla A 94 Horario de Operación Determinado

9: ¿Opera usted a una hora del día determinada?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	100	69.9
Nb	20	14
Libre	22	15.4
N/A	1	0.7
Total general	143	100

Tabla A 95 Horario

P10: ¿Acuá hora?					
Categoría	Absoluta	Relativa	Categoría	Absoluta	Relativa
10am-10pm	1	0.7	7am-2pm	1	0.7
10am-5pm	1	0.7	7am-4pm	4	2.8
11am-11pm	1	0.7	7am-5pm	3	2.1
12pm-11pm	1	0.7	7am-6pm	9	6.3
2pm-9pm	1	0.7	7am-7pm	5	3.5
5am-10pm	1	0.7	7am-8pm	5	3.5
5am-6pm	1	0.7	8am-10am	1	0.7
5am-8pm	1	0.7	8am-10pm	1	0.7
5am-9pm	2	1.4	8am-12pm	2	1.4
6am en adelante	1	0.7	8am-3pm	3	2.1
6am-10pm	3	2.1	8am-4pm	4	2.8
6am-12pm	2	1.4	8am-5pm	5	3.5
6am-2pm	1	0.7	8am-6pm	4	2.8
6am-4pm	2	1.4	8am-7pm	1	0.7
6am-5pm	9	6.3	8am-8pm	1	0.7
6am-6pm	28	19.6	8am-9pm	3	2.1
6am-7pm	12	8.4	9am-10pm	1	0.7
6am-8pm	5	3.5	9am-7pm	2	1.4
6am-9pm	1	0.7	9am-9pm	2	1.4
7am-10pm	3	2.1	Rotativo	4	2.8
7am-11am	1	0.7	Nb tiene hora	1	0.7
7am-12pm	2	1.4	N/A	1	0.7
			Total general	143	100

Tabla A 96 Razón de Horario

P11: ¿Por qué?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Buena hora de trabajo	1	0.7
Clientes hoteleros	1	0.7
Comodidad	2	1.4
Compromiso de estudio	2	1.4
Compromiso familiar	8	5.6
Compromisos	12	8.4
Corriéndole al sol	0	0
Costumbre	3	2.1
Descansa	7	4.9
Economía de combustible	0	0
Elección Personal	6	4.2
Horario asignado	7	4.9
Horario con más flujo	36	25.2
Horario flexible	5	3.5
Más beneficios	5	3.5
N/A	1	0.7
No responde	6	4.2
Poder descansar	3	2.1
Seguridad	34	23.8
Único empleo	2	1.4
Compromiso de trabajo	2	1.4
Total	143	100

Tabla A 97 Tiempo de Trabajo como Chofer

P12: ¿Cuánto tiempo lleva siendo chofer de transporte público? (meses, años)		
Categoría	Absoluta	Relativa
2 meses	1	0.7
3 meses	3	2.1
5 meses	3	2.1
8 meses	4	2.8
9 meses	1	0.7
11 meses	1	0.7
1 año	5	3.5
2 años	9	6.3
3 años	12	8.4
4 años	5	3.5
5 años	2	1.4
6 años	5	3.5
7 años	6	4.2
8 años	12	8.4
9 años	7	4.9
10 años	9	6.3
11 años	1	0.7
12 años	6	4.2
14 años	1	0.7
15 años	8	5.6
16 años	3	2.1
17 años	1	0.7
18 años	1	0.7
19 años	2	1.4
20 años	14	9.8
22 años	1	0.7
23 años	2	1.4
25 años	5	3.5
28 años	1	0.7
29 años	1	0.7
30 años	3	2.1
32 años	3	2.1
35 años	1	0.7
37 años	1	0.7
No responde	2	1.4
N/A	1	0.7
Total general	143	100

Tabla A 98 Horas Diarias de Trabajo

P13: ¿Cuántas horas diarias trabaja?		
Categoría	Absoluta	Relativa
2 horas	1	0.7
3 horas	1	0.7
4 horas	3	2.1
5 horas	3	2.1
6 horas	3	2.1
7 horas	5	3.5
8 horas	20	14
9 horas	9	6.3
10 horas	7	4.9
11 horas	18	12.6
12 horas	39	27.3
13 horas	13	9.1
14 horas	11	7.7
15 horas	5	3.5
16 horas	2	1.4
17 horas	1	0.7
N/A	2	1.4
Total general	143	100

Tabla A 99 Días que Trabaja

P14: ¿Qué días a la semana trabaja?		
Categoría	Absoluta	Relativa
2 días	1	0.7
3 días	2	1.4
5 días	8	5.6
6 días	35	24.5
Todos los días	91	63.6
Interdiario	3	2.1
No responde	2	1.4
N/A	1	0.7
Total general	143	100

Tabla A 100 Estado de Afiliación

P15: ¿Está afiliado a un Sindicato/Asociación?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	88	61.5
No	55	38.5
Total general	143	100

Tabla A 101 Sindicato o Asociación

P16: Especificar Sindicato		
Categoría	Absoluta	Relativa
Asomodis na	2	1.4
Asomonuca	1	0.7
Asomopa	8	5.6
Asomoto	2	1.4
Asotramoto	1	0.7
Caak	1	0.7
Esquina Caliente	4	2.8
Fedomomet	1	0.7
Fenamoto	19	13.3
Fenamoto taxi	1	0.7
Fenamotor	11	7.7
Fenamototaxi	1	0.7
Fenatrano	4	2.8
FMSP	3	2.1
Moto Taxi, Entrada de Los Alcarrizos	7	4.9
Ornamotor	4	2.8
Parada 67 (Los Chivos)	1	0.7
Ramón Ramírez	1	0.7
Simbolomi	2	1.4
Simobi	2	1.4
Sindicato de motores ruta Imbert de la Maza	1	0.7
Sindicato Los Prados	2	1.4
Sinobi	1	0.7
Sitrapol	1	0.7
Unamodis na	2	1.4
OTTT	3	2.1
No recuerda	1	0.7
N/A	56	39.2
Total general	143	100

Tabla A 102 Proceso y Requisitos de Afiliación

P17: ¿Cuál fue el proceso para afiliarse a ese sindicato/Asociación y ¿Cuáles son los requisitos para obtener la autorización de afiliación al sindicato?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Carnet de la ruta	8	3.4
Cédula	20	8.6
Chaleco	9	3.9
Foto	1	0.4
Fundador de parada	12	5.2
Hablar con el presidente	5	2.1
Inscripción	6	2.6
Licencia	10	4.3
Papel de buena conducta	13	5.6
Papeles al día	9	3.9
Recomendación	3	1.3
Vehículo	4	1.7
Fundador de parada	12	5.2
Hablar con el presidente	5	2.1
inscripción	6	2.6
Licencia	10	4.3
N/A	49	21
Nada	2	0.9
No responde	9	3.9
No sabe	1	0.4
OTTT los organizó	6	2.6
Pago de ruta	26	11.2
Recomendación	3	1.3
Vehículo	4	1.7
Total	233	100

Tabla A 103 Cantidad Conocida de Afiliados

P18: ¿Conoce usted la cantidad de afiliados al sindicato?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si, 10	1	0.7
Si, 14	1	0.7
Si, 15	1	0.7
Si, 16	1	0.7
Si, 18	2	1.4
Si, 21	1	0.7
Si, 25	5	3.5
Si, 26	2	1.4
Si, 28	1	0.7
Si, 29	1	0.7
Si, 30	8	5.6
Si, 37	1	0.7
Si, 40	2	1.4
Si, 46	2	1.4
Si, 49	1	0.7
Si, 50	3	2.1
Si, 65	3	2.1
Si, 70	1	0.7
Si, 75	1	0.7
Si, 80	2	1.4
Si, 100	4	2.8
Si, 150	1	0.7
Si, 175	1	0.7
Si, 180	1	0.7
Si, 200	3	2.1
Si, 210	2	1.4
Si, 250	2	1.4
Si, 285	1	0.7
Si, 300	3	2.1
Si, 365	1	0.7
Si, 375	2	1.4
Nb	26	18.2
Nb sabe	1	0.7
N/A	55	38.5
Total general	143	100

Tabla A 104 Existencia de No Afiliados

P19: ¿Existe choferes no afiliados al sindicato que ofrecen este servicio?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	97	67.8
No	38	26.6
No sabe	6	4.2
No responde	1	0.7
N/A	1	0.7
Total general	143	100

Tabla A 105 Actividades del Sindicato o Asociación

P20: ¿Nos podría indicar cuáles actividades se realizan en el sindicato?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Reuniones: mejorar el servicio	1	0.7
Reuniones: hablar de los piratas	1	0.7
Reuniones: fijar precios	5	3.5
Reuniones: asuntos de la cooperativa	1	0.7
Reuniones: acuerdo para ayuda a los choferes	1	0.7
Reuniones	51	35.7
No sabe	3	2.1
No responde	9	6.3
Ninguno	1	0.7
Nada	8	5.6
N/A	50	35
Giras	3	2.1
Asambleas	5	3.5
Actividades familiares	1	0.7
Actividades deportivas	2	1.4
Reuniones: condiciones de trabajo	1	0.7
Total	143	100

Tabla A 106 Beneficios del Sindicato o Asociación

P21: ¿Tiene algún beneficio estar en un sindicato? (Detalle)		
Categoría	Absoluta	Relativa
Ayuda de salud	1	0.7
Ayuda familiar	4	2.7
Ayuda por muerte	4	2.7
Bono	5	3.4
Canasta Navideña	2	1.4
Carnet	1	0.7
Casco, Chaleco	2	1.4
Compartir anual	1	0.7
Cooperativa	8	5.5
Facilidad de trabajo	2	1.4
Fiesta navideña	1	0.7
Leyes y Reglamentos	1	0.7
N/A	46	31.5
No	44	30.1
No responde	10	6.8
No sabe	1	0.7
Recolectas para ayuda	3	2.1
Seguridad	2	1.4
Seguro social	3	2.1
Subsidio	1	0.7
Trabajo	4	2.7
Total	146	100

Tabla A 107 Razón de No estar Afiliado

P22: ¿Por qué no está afiliado a un sindicato?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Le gusta ser independiente	1	0.7
No es confiable	1	0.7
No ha tenido oportunidad	1	0.7
No hay sindicato de motores	18	12.6
Parada no organizada	2	1.4
Proceso muy costoso	2	1.4
No responde	30	21
N/A	88	61.5
Total general	143	100

Tabla A 108 Marca de Vehículo

P23: ¿Qué marca es su vehículo?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Baja	42	29.4
Baja P latinum	4	2.8
Boxer	2	1.4
CG	30	21
Dayton	1	0.7
Domoto	3	2.1
Dumex	2	1.4
Enchim	1	0.7
E s caigo	1	0.7
Force	1	0.7
Galaxy	4	2.8
KWA	1	0.7
KYM	1	0.7
Locin	2	1.4
R aiban	1	0.7
R aulo	1	0.7
San yang	1	0.7
Shineray	1	0.7
SKYO	1	0.7
Srine	1	0.7
Suzuki	23	16.1
Tauro	1	0.7
Tauro Turbo	1	0.7
Toya	1	0.7
Toyota	1	0.7
Tunora	1	0.7
XG	1	0.7
Yamaha	1	0.7
Yinchen	7	4.9
Nb s abe	1	0.7
Nb res ponde	1	0.7
N/A	3	2.1
Total general	143	100

Tabla A 109 Modelo de Vehículo

P23.α ¿Qué modelo es su vehículo?		
Categoría	Absoluta	Relativa
90	1	0.7
100	41	28.7
115	1	0.7
125	6	4.2
150	21	14.7
200	6	4.2
550	1	0.7
3000	1	0.7
A100	1	0.7
AX100	31	21.7
AX1000	1	0.7
AX150	4	2.8
AX200	1	0.7
AX7	1	0.7
C150	1	0.7
CRT	1	0.7
EM150	2	1.4
LX150	1	0.7
P regio	1	0.7
SG	1	0.7
X100	4	2.8
X3000	2	1.4
Z3000	10	7
Nb sabe	1	0.7
Nb responde	1	0.7
N/A	1	0.7
Total general	143	100

Tabla A 110 Año de Vehículo

P23.b: ¿Qué año es su vehículo?		
Categoría	Absoluta	Relativa
1970	1	0.7
1985	1	0.7
1986	2	1.4
1990	1	0.7
1993	1	0.7
2001	1	0.7
2002	5	3.5
2005	1	0.7
2006	4	2.8
2007	5	3.5
2008	6	4.2
2010	22	15.4
2011	4	2.8
2012	3	2.1
2013	7	4.9
2014	10	7
2015	23	16.1
2016	36	25.2
2017	10	7
Total general	143	100

Tabla A 111 Cantidad de Pasajeros Diario

P24: ¿Aproximadamente cuántos pasajeros atiende a diario?		
Categoría	Absoluta	Relativa
2	1	0.7
5	1	0.7
7	1	0.7
8	1	0.7
10	4	2.8
11	1	0.7
12	1	0.7
13	2	1.4
14	2	1.4
15	10	7
16	1	0.7
17	2	1.4
18	6	4.2
20	18	12.6
23	3	2.1
24	1	0.7
25	14	9.8
26	2	1.4
27	1	0.7
28	4	2.8
30	13	9.1
32	2	1.4
33	4	2.8
35	13	9.1
40	3	2.1
45	1	0.7
50	5	3.5
65	1	0.7
70	3	2.1
75	3	2.1
80	3	2.1
90	1	0.7
100	1	0.7
140	1	0.7
150	1	0.7
180	1	0.7
Nb sabe	8	5.6
Nb responde	2	1.4
N/A	1	0.7
Total gener	143	100

Tabla A 112 Competidores

P25: ¿Quiénes son sus competidores?		
Respuesta	Absoluta	Relativa
Carros públicos	2	1.4
Choferes de guaguas	4	2.8
Choferes de motoconcho	38	27
Choferes de otras paradas	10	7.1
Compañeros	4	2.8
N/A	7	5
Ninguno	45	31.9
No responde	3	2.1
Otros: Compañeros	10	7.1
Parada-Los escalones	2	0.7
Paradas	1	0.7
Piratas	16	11.3
Todos	1	0.7
Total	141	100

Tabla A 113 Razón de Ser sus Competidores

P26: ¿Por qué usted considera que son sus competidores?		
Respuesta	Absoluta	Relativa
Más barato	2	1.4
Misma parada	2	1.4
Muy cerca de mi parada	15	10.5
N/A	52	36.4
Ninguno	1	0.7
No están afiliados	5	3.5
No hay turnos	24	16.8
No responde	4	2.8
Pasajero de motor no cambia	2	1.4
Quitan los pasajeros	4	2.8
Recojen pasajeros en la misma parada	10	7
Transitan misma ruta	22	15.4
Total	143	100

Tabla A 114 Establecimiento de Precios

P27: ¿Cómo se establecen los precios para el transporte?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Cada chofer establece su precio	128	89.5
La tarifa la establece el sindicato	8	5.6
Tarifa fija	2	1.4
Norma de la parada	1	0.7
No responde	3	2.1
N/A	1	0.7
Total general	143	100

Tabla A 115 Criterios de Determinación de Precio

P28: ¿Cuáles criterios se utilizan para determinar el precio?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Riesgo de ruta, Combustible, Distancia,	1	0.7
Combustible	1	0.7
Directiva	1	0.7
Distancia	101	66
Distancia y Combustible	9	5.9
Distancia y Condición de carretera	1	0.7
Distancia, Lugar	11	7.2
Distancia, Lugar, Cantidad de pasajeros	1	0.7
Distancia, Peligro	1	0.7
Distancia, Tiempo	2	1.3
La aplicación de la ley que tiene SD	2	1.3
Lugar	4	2.6
Distancia, Lugar	11	7.2
Mantenimiento de vehículo, Combustible	3	2
Ninguno	2	1.3
No responde	2	1.3
Total	153	100

Tabla A 116 Competencia de Otros Medios

P30: ¿Qué medios de transporte entienden que compiten con usted por los pasajeros en su ruta?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Caribe Tours	2	1.4
Carro público	17	11.9
Guaguas	3	2.1
Guaguas, Carro público	1	0.7
Metro	2	1.4
Metro, OMSA, Guaguas	1	0.7
Minibuses	2	1.4
Motoconcho	16	11.2
N/A	6	4.2
Ninguno	85	59.4
No responde	2	1.4
OMSA	3	2.1
Taxi	3	2.1
Total	143	100

Tabla A 117 Razón de Competencia de Otros Medios

P31: ¿Por qué?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Cercanía Parada	2	1.4
Cogen 7 personas	1	0.7
Diferentes paradas pero recogen en el mismo punto	3	2.1
Están asociados al SD	1	0.7
Las mismas paradas	16	11.2
Lo prefieren cuando llueve	1	0.7
Los piratas	1	0.7
Más cómodo, Más seguro	1	0.7
Mejor precio, Más seguro	3	2.1
Mejores precios	2	1.4
N/A	85	59.4
No responde	4	2.8
Por rapidez	1	0.7
Porque acuerdan precios Más bajos de lo normal	1	0.7
Se llevan los pasajero	2	1.4
Tenemos orden	1	0.7
Transitan misma ruta	14	9.8
Transitan por el frente de la parada, Más barato	4	2.8
Total	143	100

Tabla A 118 Cantidad Máxima de Pasajero Por Viaje

P32: ¿Cuál es la máxima cantidad de pasajeros que puede llevar en un viaje?		
Categoría	Absoluta	Relativa
1	14	9.8
2	121	84.6
3	5	3.5
No responde	3	2.1
Total general	143	100

Tabla A 119 Limitaciones del Vehículo

P33: ¿Te limita el año o las condiciones del vehículo en el momento de llevar pasajeros? o ¿Otra condición?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	20	14
No	120	83.9
No responde	3	2.1
Total general	143	100

Tabla A 120 Frecuencia de Nuevos Choferes al Mercado

P34: ¿Con qué frecuencia entran nuevos choferes al mercado?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Siempre entran nuevos choferes	40	28
Rara vez	80	55.9
Nunca	20	14
No sabe	3	2.1
Total general	143	100

Tabla A 121 Monto de Entrada al Mercado

P35: Especifique monto y tiempo de los pasos necesarios para entrar a este mercado.	
Categoría	RD \$
Máximo	500
Mínimo	40,000

Tabla A 122 Tarifa de Cobro por Ruta

P36: ¿Cuál es la tarifa que cobra por estas rutas?		
Categoría	Absoluta	Relativa
\$25	22	15.4
\$30	9	6.3
\$35	1	0.7
\$50	7	4.9
\$25 m í n i m o	43	30.1
\$30 m í n i m o	22	15.4
\$35 m í n i m o	1	0.7
\$50 m í n i m o	36	25.2
Nb res ponde	2	1.4
Total general	143	100

Tabla A 123 Efectos de Aumento de Precio

P38: Ante un aumento de precios ¿Qué sucede con el flujo de pasajeros?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Aumenta el flujo	3	2.1
Disminuye el flujo	28	19.6
Se mantiene igual	106	74.1
Nb res ponde	6	4.2
Total general	143	100

Tabla A 124 Facilidad de Venta o Reemplazo de Vehículo

P39: ¿Se puede fácilmente vender o reemplazar el vehículo?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	138	96.5
Nb	4	2.8
Nb res ponde	1	0.7
Total general	143	100

Tabla A 125 Facilidad de Cambio de Ruta

P40: ¿Es fácil cambiar de ruta?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	27	18.9
No	98	68.5
No sabe	2	1.4
No responde	5	3.5
N/A	11	7.7
Total general	143	100

Tabla A 126 Razón de Cambio de Ruta

P41: ¿Por qué?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Comodidad	3	1.7
Complicado volver a comenzar	14	7.8
Conflicto con los de la parada	3	1.7
Cupos limitados	14	7.8
Estable	4	2.2
Proceso muy costoso	36	20.1
N/A	14	7.8
No es tan caro	4	2.2
No hay disponible	1	0.6
No responde	11	6.1
No siempre hay cupo	4	2.2
Obedecer las normas	1	0.6
Proceso complicado	25	14
Proceso muy costoso	36	20.1
Se unen para negarte la entrada	1	0.6
Solo hay que afiliarse al sindicato	1	0.6
Tienen que conocerte	4	2.2
Todas las paradas del mismo sindicato	3	1.7
Total	179	100

Anexo 10

Estadísticas descriptivas encuestas a consumidores

Tabla A 127 Vehículo Propio

¿Usted cuenta con vehículo privado?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	174	45.8
No	206	54.2
Total	380	100.0

Tabla A 128 Tipo de Transporte Utilizado a Diario

¿Cuál es el tipo de transporte que utilizas a diario? (puede elegir más de una respuesta)		
Categoría	Absoluta	Relativa
Carro P úblico	87	23.0
Carro P úblico, Guagua P ública no estatal	18	4.7
Carro P úblico, Guagua P ública no estatal, Motoconcho	4	1.1
Carro P úblico, Guagua P ública no estatal, OMSA	1	0.3
Carro P úblico, Guagua P ública no estatal, OMSA, Motoconcho	2	0.5
Carro P úblico, Guagua P ública no estatal, OMSA, Taxi Tradicional	1	0.3
Carro P úblico, Guagua P ública no estatal, OMSA, Taxi Tradicional, Taxi Uber, Motoconcho	1	0.3
Carro P úblico, Guagua P ública no estatal, Taxi Tradicional	1	0.3
Carro P úblico, Metro	2	0.5
Carro P úblico, Metro, Motoconcho	3	0.8
Carro P úblico, Metro, OMSA	1	0.3
Carro P úblico, Motoconcho	27	7.1
Carro P úblico, OMSA	1	0.3
Carro P úblico, Taxi Tradicional	11	2.9
Carro P úblico, Taxi Tradicional, Taxi Uber	1	0.3
Guagua P ública no estatal	56	14.8
Guagua P ública no estatal, Metro	3	0.8
Guagua P ública no estatal, Motoconcho	30	7.9
Metro	5	1.3
Motoconcho	54	14.2
Motoconcho, Metro	3	0.8
N/A	52	13.7
OMSA	3	0.8
Taxi Tradicional	4	1.1
Taxi Tradicional, Motoconcho, Guagua P ública no estatal	2	0.5
Taxi Tradicional, Motoconcho, Guagua P ública no estatal	2	0.5
Taxi Tradicional, Taxi Uber	3	0.8
Taxi Uber	1	0.3
Total	379	100.0

Tabla A 129 Uso de Transporte Público Urbano

¿Utiliza transporte público urbano?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	321	84.5
No	58	15.3
N/A	1	0.3
Total	380	100.0

Tabla A 130 Destino a Llegar en Transporte Público

¿Para ir a cuáles lugares utiliza el transporte público?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Diligencias Médicas	2	0.5
Diligencias Personales	154	40.5
Diligencias Personales, Médico	1	0.3
Es cuela	2	0.5
Mercado	3	0.8
N/A	50	13.2
No responde	2	0.5
Trabajo	111	29.2
Trabajo, Diligencias Personales	14	3.7
Trabajo, Tiendas	1	0.3
Trabajo, Universidad	5	1.3
Trabajo, Universidad, Diligencias personales	1	0.3
Universidad	32	8.4
Universidad, Diligencias Personales	2	0.5
Total	380	100.0

Tabla A 131 Transporte Público Más Frecuente

¿Cuál utiliza con más frecuencia?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Carro Público	132	34.7
Carro Público, Guagua Pública no estatal	1	0.3
Carro Público, Guagua Pública no estatal, Motoconcho	1	0.3
Carro Público, Metro, Motoconcho	1	0.3
Carro Público, Motoconcho	3	0.8
Guagua Pública no estatal	80	21.1
Guagua Pública no estatal, Motoconcho	8	2.1
Metro	9	2.4
Motoconcho	76	20
N/A	53	13.9
OMSA	6	1.6
Taxi	1	0.3
Taxi Tradicional	5	1.3
Taxi Tradicional, Motoconcho	1	0.3
Taxi Uber	2	0.5
Transporte Escolar	1	0.3
Total	380	100

Tabla A 132 Características Esenciales Para la Elección

En caso de tener más de una opción. ¿En base a que la elijas? (puede elegir más de una respuesta)		
Categoría	Absoluta	Relativa
Calidad	11	8.0
Calidad, Rapidez	15	10.9
Comodidad	2	1.5
Distancia	3	2.2
Facilidad	1	0.7
N/A	32	23.4
Necesidad	1	0.7
No hay Diferencia	7	5.1
No responde	2	1.5
Precio	17	12.4
Precio, Calidad	5	3.6
Precio, Calidad, Rapidez	5	3.6
Precio, Rapidez	35	25.5
Rapidez, Calidad, Seguridad	1	0.7
Total	137	100.0

Tabla A 133 Opinión Sobre los Precios

¿Cómo consideras estos precios?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Precios Accesibles	241	63.4
Precios Bajos	2	0.5
No responde	6	1.6
N/A	51	13.4
Precios Elevados	79	20.8
Indiferente	1	0.3
Total	380	100.0

Tabla A 134 Sustitución de Carros Públicos

Sustituibilidad de Carros Públicos					
Si ocurre un aumento de un 5%-10% en			¿Por qué?		
Categoría	Absoluta	Relatividad	Categoría	Absoluta	Relatividad
A Pie	1	4.3	Comodidad	1	4.3
Guagua Pública no e	17	73.9	Economía	17	73.9
Metro	1	4.3	R apidez	2	8.7
Motoconcho	2	8.7	Seguridad	1	4.3
OMSA	1	4.3	No hay difere	2	8.7
Taxi Tradicional	1	4.3	Total	23	100.0
Total	23	100.0			

Tabla A 135 Cambio de Servicio por Aumento de Precio (Carro Público)

Si ocurre un aumento de un 5%-10% en precio en uno de los servicios que utiliza por un periodo prolongado, cambiaria de servicio? (Carros Públicos)		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	25	27.06
No	62	72.94
Total	87	100.0

Tabla A 136 Razón de No Cambiar (Carro Público)

En caso de que no, ¿Por qué? (Carro Público)		
Categoría	Absoluta	Relativa
Comodidad	4	6.2
Distancia	30	46.2
Economía	8	12.3
N/A	1	1.5
No R esponde	8	12.3
R apidez de llegada/ tiem po/ seguridad/confianza	4	6.2
Tránsito	1	1.5
Única Opción	9	13.8
Total	65	100

Tabla A 137 Cambio de Servicio por Aumento de Precio (Guagua)

¿En caso de ser afirmativa la respuesta, a cuál cambiaría? (Guagua Pública no estatal)		
Categoría	Absoluta	Relativa
A Pie	5	7.5
Bicicleta	1	1.5
Carro Público	8	11.9
Guagua Pública no estatal	26	38.8
Metro	2	3.0
Motoconcho	12	17.9
N/A	3	4.5
No responde	3	4.5
OMSA	3	4.5
Otra ruta	1	1.5
Otro motoconcho	1	1.5
Taxi Tradicional	1	1.5
Taxi Uber	1	1.5
Total	67	100.0

Tabla A 138 Nueva Opción al Cambio (Guagua)

¿En caso de ser afirmativa la respuesta, a cuál cambiaría? (Guagua)		
Categoría	Absoluta	Relativa
A Pie	5	7.5
Bicicleta	1	1.5
Carro Público	8	11.9
Guagua Pública no estatal	26	38.8
Metro	2	3
Motoconcho	12	17.9
N/A	3	4.5
No responde	3	4.5
OMSA	3	4.5
Otra ruta	1	1.5
Otro Motoconcho	1	1.5
Taxi Tradicional	1	1.5
Taxi Uber	1	1.5
Total	67	100

Tabla A 139 Razón de No Cambiar

¿En caso de que no, por qué no lo haría? (Todos)		
Categoría	Absoluta	Relativa
Buen Servicio	23	6.1
Comodidad	11	2.9
Confianza	4	1.1
Distancia	2	0.5
Economía	31	8.2
Facilidad	2	0.5
N/A	116	30.5
No hay Diferencias	4	1.1
Vale la pena	2	0.5
Unica Opción	141	37.1
Seguridad	11	2.9
Servicio	11	2.9
Preferencia	1	0.3
No responde	11	2.9
Rapidez	10	2.6
Total	380	100.0

Tabla A 140 Tiempo de Viaje

¿Cuál es el tiempo promedio que te demoras en el viaje? (minutos)		
Categoría	Absoluta	Relativa
Máximo	120	78.4
Mínimo	3	2.0
Moda	30	19.6
Total	153	100.0

Tabla A 141 Horarios de Uso de Transporte Público

Indica los horarios en que utilizas los servicios de transporte público)		
Categoría	Absoluta	Relativa
Mañana	133	35.0
Mañana /Tarde	129	33.9
Mañana /Noche	4	1.1
Mañana/Tarde/Noche	3	0.8
Tarde	32	8.4
Tarde /Noche	1	0.3
Noche	3	0.8
N/A	52	13.7
Indiferentes	23	6.1
Total	380	100.0

Tabla A 142 Uso de Transporte Público Interurbano

¿Utiliza transporte público interurbano?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	221	58.2
Nb	158	41.6
Nb responde	1	0.3
Total	380	100.0

Tabla A 143 Frecuencia de Uso de Transporte Público Interurbano

¿Con qué frecuencia utiliza transporte público interurbano?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Diario	4	1.1
Semanal	21	5.5
Quincenal	29	7.6
Mensual	45	11.8
Cada 3 o 4 meses	48	12.6
Cada 6 meses	37	9.7
Anual	32	8.4
N/A	159	41.8
No responde	5	1.3
Total	380	100.0

Tabla A 144 Cambio de Servicio Interurbano por Aumento de Precio

Si ocurre un aumento de un 5%-10% en precio en uno de los servicios que utiliza por un periodo prolongado, cambiaría de servicio? (Si la respuesta a P11 es "No" pasar a P14) (INTERURBANO - General)		
Categoría	Absoluta	Relativa
No	179	47.1
Si	32	8.4
No responde	7	1.8
N/A	162	42.6
Total	380	100.0

Tabla A 145 Cambio de Servicio por Aumento de Precio (Motoconcho)

Si ocurre un aumento de un 5%-10% en precio en uno de los servicios que utiliza por un periodo prolongado, cambiaría de servicio? (Motoconcho)		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	23	30.3
No	50	65.8
No responde	2	2.6
N/A	1	1.3
Total	76	100

Tabla A 146 Nueva Opción al Cambio (Motoconcho)

¿En caso de ser afirmativa la respuesta, a cuál cambiaría? (Motoconcho)		
Categoría	Absoluta	Relativa
A Pie	1	1.3
Bicicleta	1	1.3
Caminar	3	3.9
Carro Público	3	3.9
Guagua Pública no estatal	6	7.9
Motoconcho	6	7.9
N/A	54	71.1
No responde	1	1.3
Otra ruta	1	1.3
Total	76	100

Tabla A 147 Cambio de Servicio por Aumento de Precio (General)

Si ocurre un aumento de un 5%-10% en precio en uno de los servicios que utiliza por un periodo prolongado, cambiaría de servicio? (Sustituibilidad General)		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	67	17.6
No	257	67.6
N/A	54	14.2
No responde	2	0.5
Total	380	100

Tabla A 148 Tiempo de Viaje (Interurbano)

¿Cuál es el tiempo promedio que te demoras en el viaje?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Max	240	39.5
Min	15	2.5
Moda	120	19.8
Media	112	18.5
Mediana	120	19.8
Total	607	100

Tabla A 149 Entrada de Nuevas Compañías

¿Recuerda la entrada de nuevas compañías de transporte en la ruta o rutas(s) que transita, si es así, indique cual, cual(es)? Durante el 2005-2016		
Categoría	Absoluta	Relativa
Nb	214	56.3
N/A	140	36.8
Nb responde	5	1.3
Caribe Tours	2	0.5
Nueva ruta Cure 2013	1	0.3
Uber	15	3.9
Tenguerengue	1	0.3
Metro	1	0.3
Transporte Español	1	0.3
Total	380	100

Tabla A 150 Cantidad de Pasajeros Superior

¿Aborda una cantidad de pasajeros superior a la capacidad del vehículo?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	51	13.4
Nb	174	45.8
N/A	148	38.9
Nb responde	7	1.8
Total	380	100

Tabla A 151 Edad

¿Me podría decir en cual rango de edad está usted?		
Categoría	Absoluta	Relativa
18 a 25	70	18.4
25 a 30	64	16.8
30 a 40	94	24.7
40 a 50	75	19.7
50 a 60	51	13.4
Mayor de 60 años	22	5.8
Nb responde	4	1.1
Total	380	100

Tabla A 152 Ocupación

¿Cuál es su ocupación actualmente?		
Categoría	Absoluta	Relativa
Ama de Casa	22	5.8
Depende de los Padres	31	8.2
Desempleado	35	9.2
Empleado Público	9	2.4
Empleado Privado	270	71.1
Estudiante	6	1.6
N/A	3	0.8
No responde	4	1.1
Total	380	100

Tabla A 153 Ingreso del Usuario

Rango de Ingreso		
Categoría	Absoluta	Relativa
0 - 3,000	10	2.6
3,001 - 4,000	11	2.9
4,001 - 5,000	11	2.9
5,001 - 6,000	16	4.2
6,001 - 7,000	16	4.2
7,001 - 8,000	35	9.2
8,001 - 9,000	21	5.5
9,001 - 10,000	17	4.5
10,001 - 11,000	27	7.1
11,001 - 12,000	8	2.1
12,001 - 13,000	18	4.7
13,001 - 18,000	23	6.1
18,201 - 22,320	37	9.7
22,321 - 29,095	33	8.7
29,096 - 57,001	33	8.7
57,001 o más	31	8.2
No responde	3	0.8
Nada	6	1.6
N/A	24	6.3
Total	380	100

Tabla A 154 Desplazo a otro lugar por Aumento de Precio (Interurbano)

¿Se desplazaría a otro lugar a tomar el transporte ante un aumento de la tarifa entre 5%-10% durante un periodo un año? (Interurbano)		
Categoría	Absoluta	Relativa
N/A	186	48.9
No	151	39.7
Si	30	7.9
No responde	13	3.4
Total	380	100

Tabla A 155 Desplazo a otro lugar por Aumento de Precio (Carro Público)

¿Se desplazaría a otro lugar a tomar el transporte público ante un aumento de la tarifa entre 5%-10% durante un periodo largo de tiempo en el lugar donde suele tomar el transporte? (Carro Público)		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	19	21.8
No	65	74.7
N/A	3	3.4
Total	87	100

Tabla A 156 Desplazo a otro lugar por Aumento de Precio (Guagua)

¿Se desplazaría a otro lugar a tomar el transporte público ante un aumento de la tarifa entre 5%-10% durante un periodo largo de tiempo en el lugar donde suele tomar el transporte? (Guagua)		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	4	7.1
No	48	85.7
No responde	1	1.8
N/A	3	5.4
Total	56	100

Tabla A 157 Razón de No Desplazarse (Guagua)

¿En caso de que no, por qué no se desplazaría a otro lugar? (Guagua)		
Categoría	Absoluta	Relativa
Comodidad	3	6.3
Confianza	1	2.1
Distancia	24	50
Economía	3	6.3
Facilidad	1	2.1
Muy Lejos	2	4.2
Única Opción	2	4.2
No cambiaría	1	2.1
No quiere caminar	1	2.1
No Responde	4	8.3
N/A	6	12.5
Total	48	100

Tabla A 158 Desplazo a otro lugar por Aumento de Precio (Motoconcho)

¿Se desplazaría a otro lugar a tomar el transporte público ante un aumento de la tarifa entre 5%-10% durante un periodo largo de tiempo en el lugar donde suele tomar el transporte? (Motoconcho)		
Categoría	Absoluta	Relativa
Si	18	33.3
No	27	50
No responde	3	5.6
N/A	6	11.1
Total	54	100

Tabla A 159 Razón de No Desplazarse (Motoconcho)

¿En caso de que no, por qué no se desplazaría a otro lugar? (Motoconcho)		
Categoría	Absoluta	Relativa
Comodidad	1	3.7
Distancia	14	51.9
Economía	2	7.4
N/A	2	7.4
No cambiaría	1	3.7
No Responde	1	3.7
Preferencia	1	3.7
Prefiere motor	1	3.7
Rapidez de llegada	2	7.4
Única Opción	2	7.4
Total	27	100

Por rango de ingreso que tipo de transporte se utiliza con mayor frecuencia

Tabla A 160 Por Ingreso, Tipo de Transporte de mayor frecuencia

Rango de Ingreso y Tipo de Transporte	Cantidad	Relativo
0 - 3,000	10	26
Carro P ublico	1	10
Carro P ublico, Motoconcho	1	10
Guagua P ublica no estatal	2	20
Motoconcho	5	50
OMSA	1	10
3,001 - 4,000	11	29
Carro P ublico	6	54.5
Guagua P ublica no estatal	1	9.1
Motoconcho	3	27.3
N/A	1	9.1
4,000 - 5,000	11	29
Carro P ublico	3	27.3
Guagua P ublica no estatal	1	9.1
Guagua P ublica no estatal, Motoconcho	1	9.1
Motoconcho	5	45.5
N/A	1	9.1
5,001 - 6,000	16	42
Carro P ublico	8	50
Guagua P ublica no estatal	1	6.3
Guagua P ublica no estatal, Motoconcho	2	12.5
Motoconcho	5	31.3

6,001 - 7,000		16	4.2
	Carro P ublico	3	18.8
	Guagua P ublica no estatal	7	43.8
	Motoconcho	2	12.5
	N/A	4	25
7,001 - 8,000		35	9.2
	Carro P ublico	13	37.1
	Guagua P ublica no estatal	8	22.9
	Motoconcho	10	28.6
	N/A	3	8.6
	OMS A	1	2.9
8,001 - 9,000		21	5.5
	Carro P ublico	9	42.9
	Carro P ublico, Motoconcho	1	4.8
	Guagua P ublica no estatal	6	28.6
	Motoconcho	2	9.5
	N/A	3	14.3
9,001 - 10,000		17	4.5
	Carro P ublico	9	52.9
	Guagua P ublica no estatal	5	29.4
	Motoconcho	2	11.8
	Taxi Uber	1	5.9
10,001 - 11,000		27	7.1
	Carro P ublico	12	44.4
	Carro P ublico, Guagua P ublica no estatal, Motoconcho	1	3.7
	Guagua P ublica no estatal	7	25.9
	Metro	1	3.7
	Motoconcho	4	14.8
	N/A	2	7.4
11,001 - 12,000		8	2.1
	Carro P ublico	3	37.5
	Guagua P ublica no estatal	1	12.5
	Metro	1	12.5
	Motoconcho	1	12.5
	N/A	2	25
12,001 - 13,000		18	4.7
	Carro P ublico	5	27.8
	Guagua P ublica no estatal	8	44.4
	Guagua P ublica no estatal, Motoconcho	1	5.6
	Motoconcho	2	11.1
	OMS A	1	5.6
	Taxi Tradicional	1	5.6
13,001 - 18,000		23	6.1
	Carro P ublico	9	39.1
	Carro P ublico, Motoconcho	1	4.3
	Guagua P ublica no estatal	6	26.1
	Motoconcho	5	21.7
	N/A	2	8.7
18,201 - 22,320		37	9.7
	Carro P ublico	13	35.1
	Guagua P ublica no estatal	10	27
	Guagua P ublica no estatal, Motoconcho	1	2.7
	Motoconcho	6	16.2
	N/A	6	16.2
	OMS A	1	2.7

22,321 - 29,095	33	8.7
Carro P ublico	15	45.5
Carro P ublico, Metro, Motoconcho	1	3
Guagua P ublica no es tatal	6	18.2
Metro	1	3
Motoconcho	7	21.2
N/A	2	6.1
Taxi T radicional, Motoconcho	1	3
29,096 - 57,001	33	8.7
Carro P ublico	9	27.3
Carro P ublico, Guagua P ublica no es tatal	1	3
Guagua P ublica no es tatal	3	9.1
Guagua P ublica no es tatal, Motoconcho	2	6.1
Metro	3	9.1
Motoconcho	5	15.2
N/A	7	21.2
OMSA	1	3
Taxi T radicional	2	6.1
57,001 o m as	31	8.2
Carro P ublico	5	16.1
Guagua P ublica no es tatal	1	3.2
Guagua P ublica no es tatal, Motoconcho	1	3.2
Metro	2	6.5
Motoconcho	2	6.5
N/A	15	48.4
Taxi T radicional	3	9.7
Taxi Uber	1	3.2
T rans porte E s colar	1	3.2
Nada	6	1.6
Carro P ublico	2	33.3
Guagua P ublica no es tatal	1	16.7
Motoconcho	2	33.3
N/A	1	16.7
No responde	3	0.8
Carro P ublico	1	33.3
Motoconcho	1	33.3
N/A	1	33.3
N/A	24	6.3
Carro P ublico	7	29.2
Guagua P ublica no es tatal	6	25
Metro	1	4.2
Motoconcho	7	29.2
N/A	2	8.3
OMSA	1	4.2
Total general	380	100

Tabla A 161 Por Nivel Académico, Tipo de Transporte con Mayor Frecuencia

Nivel Académico Alcanzado y Tipo de Transporte	Cantidad	Relativo
Analfabeto	1	0.3
Motoconcho	1	100
Primaria	127	33.4
Carro Público	46	36.2
Carro Público, Motoconcho	2	1.6
Guagua Pública no estatal	31	24.4
Guagua Pública no estatal, Motoconcho	2	1.6
Metro	2	1.6
Motoconcho	29	22.8
N/A	15	11.8
Bachiller	170	44.7
Carro Público	61	35.9
Carro Público, Guagua Pública no estatal	1	0.6
Carro Público, Guagua Pública no estatal, Motoconcho	1	0.6
Carro Público, Metro, Motoconcho	1	0.6
Carro Público, Motoconcho	1	0.6
Guagua Pública no estatal	43	25.3
Guagua Pública no estatal, Motoconcho	3	1.8
Metro	2	1.2
Motoconcho	36	21.2
N/A	17	10
OMSA	2	1.2
Taxi Tradicional	1	0.6
Taxi Uber	1	0.6
Universitario	70	18.4
Carro Público	24	34.3
Guagua Pública no estatal	6	8.6
Guagua Pública no estatal, Motoconcho	1	1.4
Metro	5	7.1
Motoconcho	7	10
N/A	18	25.7
OMSA	4	5.7
Taxi Tradicional	2	2.9
Taxi Tradicional, Motoconcho	1	1.4
Taxi Uber	1	1.4
Transporte Escolar	1	1.4
Postgrado	3	0.8
Guagua Pública no estatal, Motoconcho	1	33.3
Taxi Tradicional	2	66.7
Maestría	4	1.1
Guagua Pública no estatal, Motoconcho	1	25
Motoconcho	1	25
N/A	1	25
Taxi Tradicional	1	25
Doctorado	1	0.3
Motoconcho	1	100
No responde	4	1.1
Carro Público	2	50
Motoconcho	1	25
N/A	1	25
Total general	380	100

Tabla A 162 Operadores de Rutas Minibuses y Microbuses

No. Ruta	Nombre del Operador	Siglas	Origen	Destino	Cantidad Uds.
1	Sindicato de Transporte Urbano	Sitraur	C/Presidents Caamaño, Km 13 de la Autopista Las Americas	Av. Monumental Esq. Av. Republica de Colombia	115
2E	Asociacion de Choferes de Villa Mella	Asochovim	Km 18 Carr. Yamasa	C/Heroes de Luperon (Feria)	67
4	Corredor Ruta 4	Ruta 4	C/Felix Marcano Esq. C/Carlos Manuel Cespedes (Residencial Maximiliano Gomez)	C/San Pablo Esq. Aut. 30 de Mayo (Urb. Tropical)	10
5A	Cooperativa de Transporte y Servicios Múltiples Independencia	Cootras mind	Km 13 de la Av. Independencia	Av. Bolivar Rsq. C/30 de Marzo (Parque Independencia)	107
5B	Union de Choferes de Los Mameyes	Unichomeyes	C/Apostol Pablo Km 14 Av. Marginal de Las Americas	Av. Independencia Esq. C/San Juan Bautista (Cerveceria)	28
5C		Asotradufi	Av. Las Americas Esq. C/B	C/Jose Marti Esq. C/Paris	14
6A	Union de Choferes y Cobradores de Vehiculos de Los Guaricanos	Uchocovegu	C/Principal Esq. C/Enrique Blanco (Ponce Guaricano)	C/Maca Esq. C/38 (Mercado Nuevo)	56
68 (Feria)	Sindicato de Transporte y Cobradores de Vehiculos Guaricanos Feria	Sintratriguafe	C/Principal Esq. C/Enrique Blanco (Ponce Guaricano)	C/Rafael Damiron Esq. C/Heroes de Luperon (La Feria)	36
7	Asociacion de Propietarios de Minibuses Km 9-UASD	Asopromiuas d	Km.9 Aut. Duarte	Av. Dr. Jose Dolores Alfonsaca Esq. Av. Alma Mater (UASD)	35
8A	Sindicato de Choferes de Cristo Rey	Sichocrife	C/Heroes de Luperon Esq. Av. Independencia	Av. Nicolas de Ovando Esq. Av. Tiradentes	29
12-Sep	Asociacion de Propietarios de Minibuses de Herrera	Asopromihe	Km 9 de la Autopista Duarte	Av. Luperon Esq. Av. Independencia	62
108	Transporte El almirante CxA	Ruta 108	Carr. Cirilo Montano, La Gina (Aeropuerto El Higuera)	C/Francisco Henrriquez y Carvajal Esq. C/Santiago Mota	24
12	Sindicato de Choferes Zona Franca San Isidro	Sitrantzofransi	C/El Sol Esq. C/Capullo de Aleli (Barrio Jerusalem)	C/Barahona Esq. Av. Duarte	51
13	Union de Choferes Independientes de Los Frailes	Uchoinfra	Av. Marginal Aut. Las America (Zona Franca)	C/Caracas esq. C/Jose Marti	59
14	Sindicato de Choferes de la Comunidad Guachupitera	Sichocogua	C/Ascanio Perez Esq. C/Ramon Matias Mella	C/Correa y Cidron Parada de ascenso y descenso UASD (Retorno)	29
15	Sindicato Unido de Choferes y Cobradores de San Isidro	Siuchococani	Carr. San Isidro (Despues de Base Aerea)	C/Juana Saltitopa Esq. C/Paris	35

16B	Asociación de Choferes Proprietarios y Cobradores Villa Faro Mendoza	Asochocoprovim e	Carretera de Mendoza Esq. Av. Charles de Gaulle, Cruce de Mendoza	C/16 de Agosto Esq. Av. Mella	20
16C		Ruta 16C	Av. Charles de Gaulle Esq. C/Hípica	C/Rafael Damiron Esq. C/Héroes de Luperon	31
17A	Sindicato de Choferes de la 27 de Febrero	Sichofeb	Av. Francisco del Rosario Sanchez Esq. C/11 (Mercado Guandules)	C/Las Mercedes Esq. C/Palo Hincado	67
17C	Sindicato de Choferes de la 27 de Febrero	Sichofeb	Av. Francisco del Rosario Sanchez Esq. C/11 (Mercado Guandules)	Av. Marginal Av. Jose Contreras (Retorno)	30
19A	Sindicato de Choferes de Transporte de Cristo Rey	Transcrirey	C/Correa y Cidron parada de ascenso y descenso UASD (Retorno)	Av Tiradente Esq. Av. del Zoológico	39
19B	Sindicato de Choferes de Transporte de Cristo Rey	Transcrirey	Av. Los Martires Esq. C/Arzobispo Romero (C/41) (El Caliche)	C/Vicini Burgos casi Esq. Av. Independencia	42
21		Sichoet	Av. Tiradentes Esq. C/San Cristobal	C/2 Esq. C/Logia Trinitaria (Cerca de la Cenicera)	12
22-28	Compañía de Transporte Pedro Brand Santo Domingo	Contrapebrasan	Km 28 Aut. Duarte (Hospiatl Rodolfo de la Cruz)	C/Jacinto de la Concha Esq. C/Paris	52
23	Cooperativa La Milagrosa	La Milagrosa	C/Santa Rosa Esq. C/Jose Reyes (La Esperanza)	C/Jose Marti Esq. C/Paris	50
24-2	Sindicato de Choferes de Vehiculos Publicos	Sichovepo	Av. Ecologica (Brisa del Este, al Este de la Av. Charles de Gaulle	Km 9 1/2 Aut. Duarte	75
25A	Sindiatto Choferes de Minibuses de la Av. 25 de Febrero	Ruta 25A Los 3 Ojos	C/3 Esq. Av. Estados Unidos de America	Av. Mella Esq. C/16 de Agosto	16
25B	Sindiatto Choferes de Minibuses de la Av. 25 de Febrero	Ruta 25B San Vicente	C/13A Esq. Av. San Vicente de Paul (Alma Rosa)	Av. Mella Esq. C/16 de Agosto	18
25C	Sindiatto Choferes de Minibuses de la Av. 25 de Febrero	Ruta 25C Maquiteria	Av. Las AMERICAS Esq. Primera de Maquiteria	Av. Mella Esq. C/16 de Agosto	8
26	Sindicato Choferes Santa Rosa de Villa Linda Palmajero y Duarte	Sichosantarosa	C/La Paz (Palmarejo)	C/Ana Valverde Esq. Av. Duarte (Solo Retorno)	59
27	Asociación de Proprietarios de Carros Savica-La Esperanza	Asoprocaesa	C/Licey casi Esq. Paris	Av. Eugenio Rivera Esq. Manzana 3942 (La Esperanza)	30
27A	Asociación de Choferes de los Alzarrizos	Asochodela	C/17 Esq. C/Duarte (La Piña)	C/Jose Marti Esq. C/Paris	25
27B	Sindicato de Choferes y Cobradores de los Alcarrizos	Sichodela	C/La Piña Esq. C/5ta (Los Alcarrizos)	C/Jose Marti Esq. C/Paris	56
28	Asociación de Proprietarios, Choferes y Cobradores de Villa Mella-Morgan	Aprochovim g (Paraiso Mrgan)	C/12 (Barrio Paraiso)	C/Federico Bermudez Esq. C/Juan Evangelista Jimenez	44
29	Compañía de Transporte Nicolas de Ovando	Sitrenido	C/12 Esq. C/27 (Las Cañitas)	C/Las Mercedes Esq. C/Palo Hincado	59
30	Sindiatto de Choferes San Lorenzo de Cristo Rey	Sichosalocry	Av. Paseo de Los Reyes Catolicos Esq. C/41	Av. Independencia Esq. C/Fabio Fiallo (Palacio de Justicia)	55
32	Compañía de Transporte Nuevo Amanecer Nuevo Horizonte	Ruta 32	C/Paris Esq. C/Jacinto de la Concha	C/El Brisal, Barrio Lebro	Página 242

Informe Técnico
VERSIÓN CONFIDENCIAL
 Para USO EXCLUSIVO de PRO-COMPETENCIA

33	Sindicato Organizado de Choferes de la Isabela	Sicodi	Carr. La Isabela Esq. Entrada de Palmarejo	C/Manuel Diez Esq. C/Arzobispo Valera	12
34	Sindicato de Transporte de Cuaba Hato Viejo Santo Domingo	Sinachocub	La Cuaba Km 21 Aut. Duarte	Av. Duarte Esq. C/Paris	38
36A	Cooperativa Transporte Servicios Múltiples los Guaricanos	Sichocotragu	C/Principal Esq. Prol. Av. Charles de Gaulle (Los Guaricanos)	C/San Juan de la Maguana Esq. C/Moca (Mercado Nuevo)	58
36B	Cooperativa Transporte Servicios Múltiples los Guaricanos	Sichocotragu	C/Ponce Esq. C/10 (Ponce Adentro, Los Guaricanos)	C/Rafael Damiron Esq. C/Heroes de Luperon (La Feria)	32
37	Sindicato de Choferes de la Winston Churchill	Sichochu	Carr. La Isabela Esq. Av. Jacobo Majluta (Los Jardines)	Av. Winston Churchill Esq. Av. Independencia (Feria)	42
38	Asociación de Transportistas de Pasajeros Brisa del Este	Asonabrisa	C/Juan Bautista Vicini Esq. C/Paris	Brisa del Este	0
39	Asociación de Propietarios de Guagua de Cancino Adentro	Asoproguacade	C/Privada hasta el Play	C/Juan Erazo Esq. Av. Los Martinres (Mercado)	36
40A	Sindicato de Choferes y Cobradores de Los Mina	Sichocolosmina	C/Wenceslao Esq. C/Florian Tavares (Vietnan, Los Mina)	C/Santiago Mota Esq. C/Paris	0
40B	Sindicato de Choferes y Cobradores de Los Mina	Sichocolosmina	C/Wenceslao Esq. C/Florian Tavares	C/Fray Cipriano de Ultea Esq. Av. George Washington. (Teatro agua y luz)	0
40E	Sindicato de Choferes y Cobradores de Los Mina	Sichocolosmina	Prol. Av. Venezuela Esq. C/A	C/16 de Agosto Esq. Av. Mella	0
41A	Cooperativa de Ahorro, Credito, Servicios Múltiples Transporte	Coopmibarrío	C/Juan Bautista Vicini Esq. C/Paris (Frente al Huacalito)	C/Proyecto 1 Esq. C/El Eden (los Frailes II)	19
44	Sindicato de Choferes de Los Tres Brazos	Sichobrazos	Prol. Av. Venezuela Esq. C/Emilio Prudhomme	C/M Cestero Esq. Av. Independencia (Parque Independencia)	19
45	Transporte de Jeus Cruz	Ruta 45	C/Jerusalen Esq. C/Cristo Rey (Los Solares, Villa Mella)	C/Eusebio Manzueta Esq. C/Albert Thomas	44
47	Sindicato de Choferes y Cobradores de Buenos Aires	Sichocoba	C/Pedro Abreu, Próximo C/Hnas. Mirabal (Bayona)	C/José Martí Esq. C/Paris	25
50	Union de Transporte del Distrito Nacional	Unitrapodina	Av. San Vicente de Paul Esq. Av. Las Americas (Marginal Norte)	C/16 de Agosto Esq. Av. Bolívar (Parque Independencia)	62
51	Sindicato de Choferes Social Cristiano	Sichosocris	Carr. De Managuayabo con Prolong. Av. 27 de Febrero	Carr. A Hato Nuevo Esq. Carr. A la Ciénaga (Carr. A el 14), Caballona	54
52B	Sindicato de Choferes Social Cristiano	Sichosocris	Carr. De Managuayabo con Prolong. Av. 27 de Febrero	Carr. A Palave Esq. C/Hnas. Mirabal (Palave)	43
52C	Sindicato de Choferes Social Cristiano	Sichosocris	Carr. De Managuayabo con Prolong. Av. 27 de Febrero	Carr. A la Pared Esq. C/Maria Susana Valverde (La Pared)	38
52	Sindicato de Choferes de Minibuses Los Rios Mercado Nuevo y Zona Aledañas	Sinchomirim	Av. Los Reyes Catolicos Esq. Av. Duarte (Mercado Nuevo)	Aut. Duarte Esq. C/1era de Villa Maria (Marginal Km 9)	33
53	Transporte Marrero S. A.		C/"D" Esq. C/"F" (Urbanización Los Rios)	C/Juana Saltitopa Esq. Av. 27 de Febrero	53
54		Ruta 54	C/José Martí Esq. Av. 27 de Febrero	Av. Los Rios (Fundación)	22
56	Sindicato Unido de Choferes Las Americas	Siuchola	Aut. Las Americas Esq. Sabana Larga	Aeropuerto Las Americas	25
59A	Union de Choferes Independientes de Sabana Perdida	Uchoindsap	C/1era Esq. Av. Los Restauradores	C/Moca Esq. C/Resp. 38 (Mercado)	6

Informe Técnico
VERSIÓN CONFIDENCIAL
 Para USO EXCLUSIVO de PRO-COMPETENCIA

59B	Union de Choferes Independientes de Sabana Perdida	Uchoindsap	C/2da Esq. Carr. La Victoria (Despues entrada Res. Bambu II)	Av. Mella Esq. C/Emilio Prudhomme (Parque Independencia)	27
63	Sindicato Unidos de Choferes Cooperativistas	Siuchocoop	C/Pedro Bineto Arieta Esq. C/8 (Pueblo Nuevo, Los Alcarrizos)	Av. Duarte Esq. C/José Martí	20
64	Ruta 64		C/Gregorio Luperon Esq. C/Los Julios (La Venta, Manoguayabo)	C/Dr. Betances Esq. C/Paris	29
66A	Transporte de Pasajeros de Quinto Sueños CxA	Ruta 66A	C/1era Esq. Carr. Sanchez (Quinto Sueño-Mango)	C/Juana Saltitopa Esq. C/Baltasar de los Reyes	19
66B	Transporte de Pasajeros de Quinto Sueños CxA	Ruta 66B	C/Rio Haina Esq. C/Manuel de Jesus Garcia (Cabon)	C/Albert Thomas Esq. C/Juan Evangelista Jimenez (Morgan)	17
66C	Transporte de Pasajeros de Quinto Sueños CxA	Ruta 66C	Av. José Fco. Peña Gómez Esq. Carr. Sánchez (Barséquillo)	C/Juana Saltitopa Esq. C/Baltasar de los Reyes	16
66D	Transporte de Pasajeros de Quinto Sueños CxA	Ruta 66D	Carr. La Pared Esq. Carr. Mata Naranja (La Pared)	C/Albert thomas Esq. C/Juan Evangelista Jimenez (Morgan)	16
88	Transporte de minibuses Medrano y Guzman CxA	Medrano y Guzman	Av. Charles de Gaulle (Puente Juan Carlos)	Av. Jacobo Majluta Esq. C/Doña Emma Balaguer	50
90	Sindicato de Transporte Publico Los Alcarrizos -Hato Nuevo-Villa Linda	Sitrans palchavi	C/Juan Evangelista hasta el canal (Villa Linda)	Av. Nuñez de Caceres Esq. C/Felix Mota	38
94	Asociacion de Propietarios de Minibuses de la Jacobo Majluta Km 13	Asopromija	Av. Hnas. Mirabal Esq. Av. Jacobo Majluta	Km 13 Aut. Duarte	54
96A	Asociacion de Choferes Propietarios de Minibuses Rivas del Ozama	Asopromiro	C/Correa y Cidron parada de ascenso y descenso UASD (Retorno)	C/Principal Esq. C/Central (El Tamarindo)	5
96B	Asociacion de Choferes Propietarios de Minibuses Rivas del Ozama	Asopromiro	C/Correa y Cidron parada de ascenso y descenso UASD (Retorno)	C/Principal Esq. C/Elias Piña (El Tamarindo)	11
98	Asociacion de Choferes Dueños de Carros y Minibuses Inc	Asochocampolindo	C/Duarte Esq. C/Mella (Campolindo)	C/Barahona Esq. Av. Duarte	20
99	Sindicato de Choferes y Cobradores del Almirante	Sichocoal	C/Miguel Diaz Esq. C/Bartolome Fieschi (El Almirante)	C/Juana Saltitopa Esq. C/Paris	26
100A	Expreso Ruta 100	Ruta 100A	C/Central Esq. C/Clavel (Bella Colina)	C/José Martí Esq. C/Ana Valverde	62
100B	Expreso Ruta 100	Ruta 100B	Carr. De Manoguayabo Esq. C/Brisa del Rio	C/Albert Thomas Esq. C/Federico Velásquez (Morgan)	70
101A	Asociacion de Transporte de Pasajeros	Asotrapa	C/Correa y Cidron parada de ascenso y descenso (Retorno)	Av. La Pista Esq. C/Central (Haina Mosa)	8
101B	Asociacion de Transporte de Pasajeros	Asotrapa	C/Correa y Cidron parada de ascenso y descenso (Retorno)	Av. C Esq. Carr. De Mendoza (Invivienda)	27
101C	Asociacion de Transporte de Pasajeros	Asotrapa	C/Luis Manuel Caceres (Tuntí) Esq. C/Juan Pablo Pina	C/Principal Esq. C/Elias Piña (El Tamarindo)	0
101D	Asociacion de Transporte de Pasajeros	Asotrapa	Av. C (Solares de Invivienda)	C/Juana Saltitopa Esq. C/Paris	5
102	Asociacion de Choferes de San Luis	Asochosal	C/Juan Rosario Esq. C/1ero de Marzo	C/Ana Valverde con C/Juana Saltitopa	36
103	Cooperativa de Transporte de Servicios Multiples	Ruta 103	C/Bartolome Colon Esq. C/Manuel Diez (Villa Consuelo)	La Victoria (Cruce de Giral) (Entrada de la Carcel)	18
104	Asociacion de Choferes Dueños de Carros y Minibuses de Campo Lindo	Asochocampolindo	C/Manolo Tavares Justo Esq. C/30 (Valiente)	C/Barahona Esq. Av. Duarte	13
				Total	2860

Tabla A 163 Operadores de Rutas Carros Públicos

No. Ruta	Nombre del Operador	Siglas	Origen	Destino	Cantidad Uds
1A	Asociacion de Choferes de Managuayabo	ASOCHOMA	Prolongacion Av. 27 de Febrero Esq. Carr. De Managuayabo	Carretera de Managuayabo Esq. Autopista Duarte	36
1	Asociacion de Choferes de la Avenida Independencia	ASOCHOCAINDE	Av. Independencia Esq. Avenida Isabel Aguiar	C/Palo Hincado Esq. Av. Bolivar	410
2	Asociacion de Choferes de la Avenida Independencia	ASOCHOCAINDE	Av. Winston Churchill Esq. AV. Correa y CIDRON	Av. Independencia Esq. Av. Isabel Aguiar (KM 12 Sanchez)	393
2E	Asociacion de Choferes de Villa Mella	ASOCHOVIM	Hermanas Mirabal Esq. Carretera de Yamasá (Rotonda V.M)	Av. Maximo Gomez Esq. Av. Independencia	388
3	Asociacion de Choferes de Buenos Aires - KM9	ASOCHOB A	KM9 Autopista Duarte	C/Mexico Esq. Prol. 27 de Febrero (Buenos Aires de Herrera)	56
4	Asociacion Dominicana de Choferes Unidos del Distrito	ADOCHOUDIS	Av. Los Martires Esq. AV. Duarte	C/Francisco del Rosario Sanchez proximo puente seco Av. Padre Castellanos	218
5	Asociacion de Choferes de la Bolivar	ASOCHOBO	Av. Isabel Aguiar Esq. Av. Romulo Betancourt (Esq. Caliente)	Av. Bolivar Esq. C/Palo Hincado (Parque Independencia)	370
7	Asociacion de Choferes de la Ovando, Villa Mella y La Victoria	ASOCHOCAOVIC	Carretera Ramon Matias Mella Esq. C/Duarte	C/Duarte Esq. C/José Soriano (La Victoria)	49
8C	Sindicato de Choferes de Cristo Rey-Feria	SICHOCRIFE	Av. Del Zoológico esq. Av. Nicolas de Ovando	Av. Alma Mater Esq. Av. José Contreras (UASD)	207
9	Asociacion de Choferes de la Charles	ASOCHOCHARLES	Av. Charles de Gaulle-Puente Juan Carlos	C/Marcos Rojas Esq. Av. Charles de Gaulle	85
10	Asociacion de Choferes y Dueños de Carros de San Luis	ASOCHODUCASAL	Carretera Mella esq. Av. Charles de Gaulle (Km 9 Carr. Mella)	C/Juan Rosario Esq. C/Julio Gil (SANLUIS)	69
11	Asociacion de Choferes de la Maximo Gomez	ASOCHOMAXI	C/Benigno Filomeno Rojas Esq. Av. Maximo Gomez	Av. Hermanas Mirabal Esq. Carr. De Yamasá (Rotonda V.M)	165
12	Asociacion de Choferes de Los Mameyes	ASOCHOMEYES	Autopista Las Americas Esq. C/17	C/4ta Esq. C/Eduardo Brito (Los Mameyes)	99
13	Asociacion de choferes de la Macca-17-San Vicente	ASOCHOMOSAV	C/Marginal Esq. AV. San Vicente de Paul (parque)	C/Pedro Livio Cedeño Esq. Av. Duarte	121
14	Asociacion de Choferes de la Nuñez de Caceres	ASOCHONUCA	Av. Nuñez de Caceres Esq. C/Felix Mota	Av. Nuñez de Caceres Esq. Av. Independencia	132
15	Asociacion de Choferes Pintura-Caoba-Cruce de Managuayabo	ASOCHOPICMA	Prolongacion Av. 27 de Febrero KM 13 Aut. Duarte	Av. 27 de Febrero Esq. Av. Isabel Aguiar	220
16	Asociacion de Choferes de Sabana Perdida - Villa Mella	ASOCHOSAPEVIME	Carretera a la Victoria Esq. C/24 (Sabana Perdida, Progreso)	Av. Charles de Gaulle Esq. Av. Hermanas Mirabal	65
17	Asociacion de Choferes de Sabana Larga-La Ureña	ASOCHOSAUR	Av. Sabana Larga Esq. Respaldo Las Americas	Marginal Av. Las Americas Esq. C/1ra (Los Malinos)	63
18	Servicio de Transporte Cabrera-Silverio	SERTRACASI	Av. Nicolas de Ovando Esq. Av. Maximo Gomez	Av. Independencia Esq. Av. Maximo Gomez	296
19	Asociacion de Choferes Unificados de la Bartolome Colon-Dr. Delgado	ASOCHOU	Av. Bolivar Esq. C/30 de Marzo (parque independencia)	C/Peña Battle Esq. Av. Maximo Gomez (Solo Retorno)	99
20	Asociacion de Choferes Unidos de la Zona Universitaria	ASOCHOZUN	Av. Bolivar Esq. C/Palo Hincado (Parque Independencia)	Av. Correa y CIDRON parada de asenso y descenso UASD (retorno)	84
21	Asociacion de Choferes Unidos de la Ortega y Gasset	ASOCHOUNOGASSET	Av. Ortega y Gasset Esq. Av. Los Reyes Catolicos	Av. Ortega y Gasset Esq. Av. Mustafa Kemal Ataturk	111
22-28	Asociacion de Choferes y Dueños de Carros Públicos de Pedro Brand	ASOCHODUPE	C/Juan B. Vicini Esq. C/Juan de Morfa	KM28 Autopista Duarte	298
23	Cooperativa de Ahorros, Creditos y Servicios Múltiples Profesor Simon Orozco, Ruta 23	COOP - Ruta 23	Av. Charles de Gaulle Esq. Carretera Mella (km 9)	Av. La Pista Esq. Carr. Mella (Ramal: Av. La Pista (Av. Privada), C/Principal hasta C/3ra (Barrio La Toronia)	95
24	Sindicato de Choferes de Vehículos Públicos del Distrito Nacional	SICHOVEPO	C/4 de Agosto Esq. C/Marcos Del Rosario	Av. Lope de Vega Esq. Av. John F. Kennedy	293
25	Asociacion de Choferes de la 25 de febrero	ASOCHOCAFBERO	Av. 16 de Agosto Esq. Av. Mella (Origen de Ramal: C/Pedro Henriquez Ureña Esq. Maximo Gomez)	Av. 25 de Febrero Esq. Autopista de San Isidro	321

Informe Técnico
VERSIÓN CONFIDENCIAL
 Para USO EXCLUSIVO de PRO-COMPETENCIA

26	Asociación de Choferes de Villa Juana y Villa Consuelo	ASOCHOVIJUCO	Av. 30 de Marzo Esq. Av. Mella	Av. Maximó Gomez Esq. Av. San Martín	156
28	Asociación de Choferes Proprietarios de Carros de la 27 de febrero	ASOPROCAVEFE	Av. 27 de Febrero Esq. Av. Isabel Aguiar (Pintura)	C/Paris Esq. C/José Martí	663
29	Compañía de Transporte y Servicios Rodríguez y Pérez	Rodriguez y Perez	Autopista Duarte Esq. C/San Antonio (Entrada Alcarrizos)	C/Duarte Esq. C/2da Zona Franca de los Alcarrizos	286
30	Asociación de choferes de la Autopista de San Isidro	as ochoas i	Av. Charles de Gaulle Esq. Carretera San Isidro	Basea Aerea de San Isidro	59
31	Sindicato de Choferes de Carros de los Tres Brazos	sichocabrazo	C/Hector J. Díaz Esq. Av. San Vicente de Paul	Prolongación Venezuela esq. C/Amin Abel (Los tres brazos)	88
32	Asociación de Choferes KM 9 - KM 22 1/2 Cruce de Ciudad Satélite	As ochocrusa	KM9 Autopista Duarte	KM22 Autopista Duarte	191
33	Asociación de choferes de Los Girasoles - KM9 Autopista Duarte	Asichogiranueve	KM9 Autopista Duarte	C/Doña Emma Balaguer Esq. C/Central (Los Girasoles)	255
34	Sindicato de choferes Gregorio Luperón	Sichogrel	Av. Los Mártires Esq. AV. Duarte	C/Ravelo Esq. C/José Martí	109
35	Asociación de Choferes del transporte de pasajeros del km. 12 de Herrera	Asotransopkm12h	Av. Isabel Aguiar Esq. Av. Independencia	KM9 Autopista Duarte	464
36 A2	Sindicato de Choferes y cobradores transporte Guaricanos	Sichocotragu	Av. Hnas Mirabal Esq. Carr de Guaricanos (El Torito)	C/Principal Esq. C/Julio de Peña (Los Feos Guaricanos)	69
37	Sindicato de Choferes de la ruta Jardines del Norte-Feria	Sichorujanofe	Av. Winston Churchill Casi Esq. AV. John F. Kennedy	Av. Winston Churchill esq. Av. Independencia	367
38	Asociación de choferes Mameyes-Parque Independencia	ASOCHOMAPIND	Av. Mella Esq. Av. 30 de Marzo	C/4ta Esq. C/Eduardo Brito (Los Mameyes)	111
39	Sindicato de Choferes Los Mina-Venezuela Farolito	Sichomina	C/Pedro Francisco Bono Esq. Av. Fernandez de Navarrete	Av. Las Americas Esq. Av. España (Farolito)	80
40	Sindicato de Choferes de Pantoja-Hondanada	Sichopaho	KM15 Autopista Duarte Esq. Carretera de Pantoja	Carretera de Pantoja Esq. Carretera Palmarejo	57
41	Sindicato de Choferes de la Puya-Arroyo Hondo y Cristo Rey	Sichopucuri	Av. Nicolas de Ovando Esq. C/41 (Cristo Rey)	Av. Los Reyes Catolicos Esq. C/Camino Chiquito	50
42	Asociación de Choferes de los Rios	Asochorios	KM9 Autopista Duarte	C/A Esq. C/G (Los Rios)	65
43	Sindicato de Choferes Operadores de Rutas Los Societarios	Sichorus	Av. Sabana Larga Esq. C/Club Rotario	Carretera Mella Esq. C/1era (Cabirma del Este)	90
44	Sindicato de choferes de Taxis Maria Montes	Sichotamn	C/Maria Montes Esq. C/38	C/Maca Esq. c/Luis Manuel Caceres (Tunti)	53
44 C	Sindicato de Choferes de los Tres Brazos	Sichobrazo	Fray Cordoba Esq. Francisco Alberto Caamaño (Los Tres Brazos)	Carretera Mella Esq. Av. San Martín	146
45	Sindicato de Choferes Ovando-Distrito	Sichovandi	Av. Nicolas de Ovando Esq. Maximó Gomez	Av. Lope de Vega Esq. Av. San Martín	146
46	Sindicato de Choferes Lope de Vega-Abraham Lincoln	Sichovelin	Av. Abraham Lincoln Esq. Av. Independencia	Av. San Cristobal Esq. Av. Lope de Vega	237
47	Sindicato de Choferes de Villa Mella-Cruce de Sabana Perdida	Sichovimesp	Av. Restauradores Esq. Av. Hnas Mirabal	Av. Los Restauradores Esq. Carretera La Victoria	67
48	Sindicato de Choferes de Villa Duarte	Sichovite	C/Juana Salitopa Esq. C/Paris	C/4ta Esq. c/Eduardo Brito (Los Coquitos)	118
49	Sindicato de Choferes de Villa Mella y Zonas Aledañas	Sichovmeza	Carretera de Yamasá Esq. C/Los Morenos (Punta)	Av. Maximó Gomez Esq. C/Felix Evaristo Morales	352
50	Sindicato de Choferes Unidos de Sabana Larga - Los Mina	Sichousamina	C/Pedro Francisco Bono Esq. Av. Fernandez de Navarrete	Autopista Las Americas Esq. Sabana Larga	141
53	Servicio de Transporte Santo Perez	Sertesanp	Km. 9 Auto Duarte	C/Duarte Esq. C/2da (Zona Franca de los Alcarrizos)	180
53B	Compañía de Transporte Nocturno los Alcarrizos	Comtranoc	Km. 9 Auto Duarte	C/Duarte Esq. C/2da (Zona Franca de los Alcarrizos)	37
54	Sindicato de Transporte Público y Consumidores de Gas de Villa Duarte - Los Mameyes	Sitrapucogavidu ma	Av. España Esq. C/Del Malecón (Farolito)	C/4ta Esq. c/Eduardo Brito (Los Coquitos)	60
55	Sindicato de Transporte Villa Faro y Medoza	Sitravime	Av. San Vicente de Paul Esq. Fernandez de Navarrete	Carretera de Mendoza Esq. Av. Charles de Gaulle	260
57	Asociación de Choferes de Carros de la Victoria	Achocavic	C/Duarte Esq. C/José Soriano (La Victoria)	Av. Maximó Gomez Esq. C/Felix Evaristo Morales	55
58	Ruta Quinto Centenario	Quinto Centenario	C/Ana Valverde Esq. Av. Duarte	C/Duarte Esq. C/Antonio Guzman (Los Frailes)	87
59	Asociación de Choferes de la San Vicente de Paul	Unichos anvipaul	Av. San Vicente de Paul Esq. Av. Duarte	C/San Vicente de Paul Esq. C/Fernandez de Navarrete	77
59 C	Union de Choferes Independientes de Sabana Perdida	Uchoindsap	Av. Fernandez de Navarrete con C/Balbina de Peña (Los Mina)	C/Fortaleza (C-1) Esq. Carretera La Victoria (La Victoria)	51
60	Union de Propietarios de Vehiculos de los Guaricanos	Uprovegu	Av. Hermanas Mirabal Esq. Av. Jacobo Majluta	Av. Prolongación Sanchez Con C/Principal (Guaricanos)	36
61	Union Sindical de Transporte de la Zona Oeste (Caoba-Nueve)	Usitaxis	Carr. Duarte Vieja Esq. C/1ra (Barrio Enrique, KM9 Aut. Duarte)	Prolongación Av. 27 de Febrero Esq. C/Enrique Medrano (Los Paraguitas)	290
62	Sindicato de Transporte Villa Linda	Sitranspavili	KM9 Autopista Duarte	Villa Linda (Entrando por Cerinca KM17 Aut. Duarte)	40

Informe Técnico
VERSIÓN CONFIDENCIAL
 Para USO EXCLUSIVO de PRO-COMPETENCIA

63	Sindicato Nacional de Transporte Público	Sinatransp	C/Albert Thomas Esq. Av. Nicolas de Ovando (sin control)	Av. Duarte Esq. C/Ravelo (solo retorno)	116
64	Asociación de Choferes de Carros Isabelita Farallones Ruta F	Asochocaifa R-F	C/12 Esq. C/3 (Los Farallones)	C/Barahona Esq. C/Juana Saltitopa	111
65	Servicio de Transporte Unidad y Desarrollo	Setraude	C/43 Esq. Av. Nicolas de Ovando	C/Albert Thomas Esq. Federico Velasquez (solo retorno)	126
66	Asociación de Choferes del Kilometro Trece	Asochotrece	KM 13 de la Aut. Duarte	C/C Esq. Av. Isabel Aguiar	76
67	Asociación de choferes del Kilometro Cero	Asochokm0	Av. Bolivar Entre Av. 30 de Marzo y C/C Julio Berne (Parque Independencia)	Av. Italia Esq. Av. Independencia (Solo Retorno)	137
68	Sindicato de Choferes de la Veinte	Sichorven	C/Marcos Ruiz (Antigua 20) Esq. Av. Duarte	C/Abreu Esq. C/Paris (Solo Retorno)	94
69	Cooperativa Los Rios (Nocturna)	Cooperativa Los Rios	Km. 9 Auto Duarte	C/A Esq. C/G (Los Rios)	16
70	Federación Nacional de Transportista Amigos de Peña Gomez	Fenatrapego	Av. Nicolas de Ovando Esq. C/Albert Thomas (Solo Retorno)	Av. San Vicente de Paul Esq. Carretera Mella (solo retorno)	249
71	Mi Expres	Mi Expres	C/Juana Saltitopa Esq. C/Fco Henriquez y Carvajal	C/12 Esq. C/3	90
72	Sindicato de Choferes Dominicanos En Lucha	Sichodolu	C/4ta (Los Coquitos)	C/Jose Marti Esq. C/Paris (Solo Retorno)	115
73 A	Compañía de Transporte Vargas y Catalino	Comtratuvarca A	C/Primera Esq. Carretera Mella (Cabirma del Este)	Av. Venezuela Esq. Francisco Segura y Sandoval	116
73 B	Compañía de Transporte Vargas y Catalino	Comtratuvarca B	Av. Central de Lucerna Esq. 12 E	Av. San Vicente de Paul Esq. Fernando de Navarrete	138
73 C	Compañía de Transporte Vargas y Catalino	Comtratuvarca C	C/Primera Esq. Carretera Mella (Cabirma del Este)	Av. Venezuela Esq. Francisco Segura y Sandoval	46
74	Sindicato de Choferes de El Tamarindo	Sichotamaro	C/Monica Mata (El Tamarindo)	C/Primera Esq. Charles de Gaulle (URB. Los Molinos)	39
75	Sindicato de Choferes Social Cristiano de Villa Faro	sichoscvifa	C/J Esq. C/5ta (Urb Raina)	C/Fco. Henriquez y Carvajal Esq. C/Enriquiillo	220
76	Asociación de Choferes de Sabana Perdida y Zonas Aledañas	Asochospeza A	Av. Fernandez de Navarrete con C/Balbina de Peña	C/3era Esq. Carretera La Victoria	271
77	Asociación de Choferes de Sabana Perdida y Zonas Aledañas	Asochospeza B	Av. Fernandez de Navarrete Esq. C/Balbina de Peña	C/Principal (Final de la Calle) (Los Cerros)	85
80	Asociación de Choferes de la Cienaga	Asochocia	Av. Cordillera Casi Esq. Carr. De Manoguayabo	KM 13 Aut. Duarte	20
81	Sindicato Unidos de Choferes del Distrito Nacional	Siuchodisna	C/Respaldo 25 Esq. Av. Nicolas de Ovando	Av. Duarte Esq. Av. Mella (Solo Retorno)	234
82	Sindicato de Choferes Peña Battle Tunti Caceres	Sinchopebatuca	C/Peña Battle Esq. Av. Ortega y Gasset (Solo Retorno)	C/Ana Valverde Esq. C/Jose Marti	121
83	Asociación de Dueños de Carros Viejos Del Transporte Urbano	Aducavitu	C/11 Esq. C/R esp. Mella 18 (Batey Monserrat)	C/Jose Cabrera Esq. Av. Venezuela (Solo retorno)	41
84	Union de Choferes de Transporte Libre	Unichotrali	Av. Hermanas Mirabal Esq. C/4 (C/20 a una esq. de la av. Charles de Gaulle)	Carretera a Monteplata-Entrada Mal Nombre	66
85	Asociación de Choferes Km 9- Puya-Zoologico	Asochonupzo	Av. Los Arroyos Esq. Av. Del Zoologico	Km 9 Aut. Duarte	85
86	Sindicato de Choferes Consumidores de Gas Propano de Sabana Perdida	Sichogaspe	C/12 Esq. Carr. Dela Victoria	C/Emiliano Vásquez Esq. C/Mercedes	27
87	Sindicato de Choferes del 27 de Febrero de Carros	Sichofebca	Av. Padre Castellanos (17) Esq. C/Eduardo Brito (16)	Av. Duarte Esq. Ravelo	120
88	Transporte Reynoso	Transporte Reynoso	Carr. Mella Esq. Av. Charles de Gaulle (Km 9)	C/3era Esq. Carr. La Victoria (Sabana Perdida)	118
89	Asociación de Choferes de la Ruta de Pantoja - Km 9	Asochopank	Km 9 aut. Duarte	Carr. La Isabela Esq. C/Progreso	121
92	Union de Choferes del Distrito	Unichodi	Av. Presidente Estrella Ureña Esq. C/Fray Bernardino de San Juan	Av. Conrad Adenauer (Charles de Gaulle) Esq. C/22 (Los Palmares)	70
93	Asociación de Choferes Pedro Livio Cedeño y Arroyo Hondo	Asochopeliceah	C/Pedro Livio Cedeño Esq. Av. Duarte	C/H-5 Esq. C/Peatonal Aurelio Alvelo (Galindo)	110
95	Asociación de Dueños y Choferes Mercado Nuevo - Duarte	Asoduchomenudu	Av. Los Martires Esq. Av. Duarte	C/Ravelo Esq. C/Jose Marti	314
96 C	Asociación de Propietarios de Carros Rivera del Ozama	Asoprocaro	C/Principal Esq. C/Samana (El Tamarindo)	Carr. Mella Esq. Av. Charles de Gaulle	91
97	Sindicato de Choferes Ovando - Distrito	Sichovandi B	Av. Nicolas de Ovando Esq. Av. Maximo Gomez (Solo Retorno)	C/1era Esq. Aut. Duarte (Km 9 Aut. Duarte)	99
98	Asociación de Choferes Unidos	Asochouni	C/Primera Esq. Carr. Mella (Cabirma del Este)	Av. Venezuela Esq. Francisco Segura y Sandoval	7
99 B	Asociación de Choferes del Almirante	Asochante	Carr. Mella Esq. Av. Charles de Gaulle (Km 9)	C/Miguel Diaz Esq. C/Francisco de Porras	57
100	Transporte Acuerdo de la Charles	Tracudecha	Av. Charles de Gaulle Esq. Av. Hnas. Mirabal	Av. Charles de Gaulle Esq. Carr. Mella	68

Informe Técnico
VERSIÓN CONFIDENCIAL
 Para USO EXCLUSIVO de PRO-COMPETENCIA

101 E	Asociación de Transporte de Pasajeros	Asotrapa	Av. Duarte Esq. C/Paris	Av. Simon Orozco Esq. Av. La Pista (Invivienda)	150
102	Sociación de Choferes Pensionados de las Fuerzas Armadas y Policia Nacional	Achopfapol	Av. John F. Kennedy casi Esq. Leopoldo Navarro (Hermandad de Pensionados)	C/Barney Morgan (Antigua Central) Esq. C/Albert Thomas (Ens. Es pailat)	45
103	Sindicato de Choferes de Las Americas	Sichoamerica	C/Ana Valverde Esq. Jose Marti (Solo Retorno)	Av. San Vicente de Paul Esq. C/San Pedro (Solo Retorno)	253
104	Sindicato Nacional de Choferes de Carga Liviana	Sinachocal	Av. Sabana Larga Esq. C/Club Rotario (Solo Retorno)	Hace un circuito	210
105	Asociación de Dueños de Carros de Zona Franca	Ruta 105	Zona Franca Los Alcarrizos	C/San Rafael, Cerveceria AMBEV Diminicana	31
106	Sindicato de Choferes de Villa Mella - Paraiso	Sichovmella	C/28 Esq. C/Jerusalen (Barrio Paraiso, Villa Mella)	Av. Maximo Gomez Esq. Av. Nicolas de Ovando	61
107	Sindicato Nacional de Choferes en General	Sinchogel	Solares de Punta (Canaan 2da)	Av. Maximo Gomez Esq. Av. Nicolas de Ovando	329
108	Asociación de Choferes Parque Independencia - Duarte - Paris	Asochopidupa	C/Palo Hincado Esq. C/Las Mercedes (Solo Retorno)	C/Jose Marti Esq. C/Concepcion Bona	50
109	Asociación de Dueños de Carros y Servicios Valiente y Zonas Aledañas	Adecasvaza	C/Manolo Tavarez Justo Esq. C/30	C/Juana Salitopa Esq. C/Paris	79
110	Asociación de Choferes del Parque Independencia	Asochopain	C/Juana Salitopa Esq. C/Paris	C/16 de Agosto Esq. C/Bolivar	56
111	Sindicato de Choferes Social Cristiano	Sichosocri	Av. Duarte Esq. Av. 27 de Febrero (Solo Retorno)	C/Palo Hincado Esq. C/Las Mercedes	47
112	Compañía de Transporte Angeles - Peralejos	Cotraap	C/6 Esq. C/8, Frente a la cancha (Los Peralejos)	C/Paris Esq. C/Jacinto de la Concha	136
113	Federación de Transporte Amigos de Peña Gomez	Fenatrapego B	Carr. Duarte Vieja Esq. Av. Isabel Aguilar	Av. John F. Kennedy Esq. Av. San Martin (Solo Retorno)	207
114	Union de Proprietarios de Carros	Unionde Proprietario de Carros	Carr. Duarte Vieja Esq. Av. Isabel Aguilar	C/Arturo Logroño Esq. Juan Jose Duarte (Ens. La Fe)	164
116	Sindicato de Choferes de Carro de San Isidro	Sichocasi	Carr. Mella Esq. Fco. De Rosario Sanchez	Carr. Mella Esq. Av. Charles de Gaulle	30
117	Sindicato de Choferes de San Isidro	Sichosi	Carr. Mella Esq. Fco. De Rosario Sanchez	Carr. Mella Esq. Av. Charles de Gaulle	30
118	Sindicato Nacional de Choferes los Humildes	Sinachomid	Av. España casi Esq. C/Ulises Heureaux (Farolito)	Av. Venezuela Esq. Av. San Vicente de Paul	137
119	Cooperativas Nvuo Amanecer	Coop. Nuevo Amanecer	C/Albert Thomas Esq. Diego Velazquez (Simon Bolivar)	C/Juana Salitopa Esq. C/Paris	132
120	Sindicato Nacional de Choferes de Transporte de Gas Propano	Sinachotragapro	C/Josefa Brea Esq. Av. Nicolas de Ovando	Av. Mexico Esq. C/Jose Marti (Solo Retorno)	82
121	Sindicato de Choferes de Villa Liberacion	Sichocil	Av. Este (Villa Liberacion)	Carr. Mella Esq. C/Eugenio Contrera (Km 9 Carr. Mella)	50
				Total	16429

Tabla A 164 Operadores de Rutas de Autobuses

No. Ruta	Nombre del Operador	Siglas	Origen	Destino	Cantidad Uds
11	Sindicato Nacional de Choferes y Cobradores Unificados de los Farallones	Sinachocounfa	C/3 Esq. C/12 (Cerca de la Av. España) Los Farallones	Av. Isabel Aguilar Esq. C/F (Zona Industrial de Herrera)	24
20A	Asociacion de Propietarios y Cobradores de Invienda Santo Domingo	Asoprochocoin	Av. La Pista Esq. C/Simón Orozca (Zona Franca Haina Mosa)	Av. Sol Poniente Esq. C/ República de Colombia (Los Rios)	0
20B	Asociacion de Propietarios y Cobradores de Invienda Santo Domingo	Asoprochocoin	Av. La Pista Esq. C/Simón Orozca (Zona Franca Haina Mosa)	Av. Sol Poniente Esq. C/ República de Colombia (Los Rios)	0
B	Union de Propietarios de Autobuses	Ruta B	C/Oscar Santana (Cabeza del Puente de la 17, Gualay)	Prol. Av. 27 de Febrero Esq. Carr. De Manoaquayabo	13
31	Caribe Tours	Caribe Tours	C/Heroes de Luperon (Terminal Ferial)	Paseo de los Artistas (Mendoza)	38
69	Cooperativa de Servicios Nueva Imagen	Ruta 69	Zona Franca Los Alcarrizos	C/Juan Evangelista Jiménez Esq. C/Federico Bermudez (Hospital Morgan)	0
Total					75

Tabla A 165 Índice de concentración de mercado de transporte urbano de pasajeros

Informe Técnico
VERSIÓN CONFIDENCIAL
 Para USO EXCLUSIVO de PRO-COMPETENCIA

#	No. Ruta	Nombre del Operador	Siglas	Origen	Destino	Cantidad Uds.	Participación
1	1	Sindicato de Transporte Urbano	Sitraur	C/ Presidentes Caamaño, Km 13 de la Autopista Las Americas	Av. Monumental Esq. Av. Republica de Colombia	115	1%
2	2E	Asociacion de Choferes de Villa Mella	Asochovim	Km 18 Carr. Yamasa	C/Heroes de Luperon (Feria)	67	0%
3	4	Corredor Ruta 4	Ruta 4	C/Felix Marcano Esq. C/Carlos Manuel Cespedes (Residencial Maximo Gomez)	C/San Pablo Esq. Aut. 30 de Mayo (Urb. Tropical)	10	0%
4	5A	Cooperativa de Transporte y Servicios Múltiples Independencia	Cootasmind	Km 13 de la Av. Independencia	Av. Bolívar Esq. C/ 30 de Marzo (Parque Independencia)	107	1%
5	5B	Union de Choferes de Los Mameyes	Unichomeyes	C/ Apostol Pablo Km 14 Av. Marginal de Las Americas	Av. Independencia Esq. C/ San Juan Bautista (Cerveceria)	28	0%
6	5C		Asotradufi	Av. Las Americas Esq. C/8	C/ Jose Martí Esq. C/ Paris	14	0%
7	6A	Union de Choferes y Cobradores de Vehiculos de Los Guaricanos	Uchocovegu	C/ Principal Esq. C/ Enrique Blanco (Ponce Guaricano)	C/ Maca Esq. C/38 (Mercado Nuevo)	56	0%
8	68 (Feria)	Sindicato de Transporte y Cobradores de Vehiculos Guaricanos Feria	Sintratriguate	C/ Principal Esq. C/ Enrique Blanco (Ponce Guaricano)	C/ Rafael Damiron Esq. C/ Heroes de Luperon (La Feria)	36	0%
9	7	Asociacion de Propietarios de Minibuses Km 9-UASD	Asopromiuasd	Km.9 Aut. Duarte	Av. Dr. Jose Dolores Alfonseca Esq. Av. Alma Mater (UASD)	35	0%
10	8A	Sindicato de Choferes de Cristo Rey	Sichocrife	C/ Heroes de Luperon Esq. Av. Independencia	Av. Nicolas de Ovando Esq. Av. Tiradentes	29	0%
11	9-12	Asociacion de Propietarios de Minibuses de Herrera	Asopromihe	Km 9 de la Autopista Duarte	Av. Luperon Esq. Av. Independencia	62	0%
12	108	Transporte El almirante CxA	Ruta 108	Carr. Cirilo Montano, La Gina (Aeropuerto El Higuera)	C/ Francisco Henríquez y Carvajal Esq. C/ Santiago Mata	24	0%
13	12	Sindicato de Choferes Zona Franca San Isidro	Sitranzofransi	C/ El Sol Esq. C/ Capullo de Aleli (Barrio Jerusalem)	C/ Barahona Esq. Av. Duarte	51	0%
14	13	Union de Choferes Independientes de Los Frailes	Uchoinfra	Av. Marginal Aut. Las America (Zona Franca)	C/Caracas esq. C/ Jose Martí	59	0%
15	14	Sindicato de Choferes de la Comunidad Guachupitera	Sichocogua	C/ Ascanio Perez Esq. C/ Ramon Matias Mella	C/ Correa y Cidron Parada de ascenso y descenso UASD (Retorno)	29	0%
16	15	Sindicato Unido de Choferes y Cobradores de San Isidro	Siuchocosani	Carr. San Isidro (Despues de Base Aerea)	C/ Juana Salitopa Esq. C/ Paris	35	0%
17	16B	Asociacion de Choferes Propietarios y Cobradores Villa Faro Mendoza	Asochocoprovime	Carretera de Mendoza Esq. Av. Charles de Gaulle, Cruce de Mendoza	C/16 de Agosto Esq. Av. Mella	20	0%
18	16C		Ruta 16C	Av. Charles de Gaulle Esq. C/ Hipica	C/ Rafael Damiron Esq. C/ Heroes de Luperon	31	0%
19	17A	Sindicato de Choferes de la 27 de Febrero	Sichofeb	Av. Francisco del Rosario Sanchez Esq. C/11 (Mercado Guandules)	C/Las Mercedes Esq. C/Palo Hincado	67	0%
20	17C	Sindicato de Choferes de la 27 de Febrero	Sichofeb	Av. Francisco del Rosario Sanchez Esq. C/11 (Mercado Guandules)	Av. Marginal Av. Jose Contreras (Retorno)	30	0%
21	19A	Sindicato de Choferes de Transporte de Cristo rey	Transcristrey	C/ Correa y Cidron parada de ascenso y descenso UASD (Retorno)	Av Tiradente Esq. Av. del Zoológico	39	0%
22	19B	Sindicato de Choferes de Transporte de Cristo rey	Transcristrey	Av. Los Martires Esq. C/ Arzobispo Romero (C/ 41) (El Caliche)	C/ Vicini Burgos casi Esq. Av. Independencia	42	0%
23	21		Sichoet	Av. Tiradentes Esq. C/ San Cristobal	C/ 2 Esq. C/ Logia Trinitaria (Cerca de la Cenicera)	12	0%
24	22-28	Compañía de Transporte Pedro Brand Santo Domingo	Contrapebrasan	Km 28 Aut. Duarte (Hospital Rodolfo de la Cruz)	C/ Jacinto de la Concha Esq. C/ Paris	52	0%
25	23	Cooperativa La Milagrosa	La Milagrosa	C/ Santa Rosa Esq. C/ Jose Reyes (La Esperanza)	C/ Jose Martí Esq. C/ Paris	50	0%
26	24-2	Sindicato de Choferes de Vehiculos Publicos	Sichovepo	Av. Ecologica (Brisa del Este, al Este de la Av. Charles de Gaulle	Km 9 1/2 Aut. Duarte	75	0%
27	25A	Sindiatto Choferes de Minibuses de la Av. 25 de Febrero	Ruta 25A Los 3 Ojos	C/ 3 Esq. Av. Estados Unidos de America	Av. Mella Esq. C/ 16 de Agosto	16	0%
28	25B	Sindiatto Choferes de Minibuses de la Av. 25 de Febrero	Ruta 25B San Vicente	C/ 13A Esq. Av. San Vicente de Paul (Alma Rosa)	Av. Mella Esq. C/ 16 de Agosto	18	0%
29	25C	Sindiatto Choferes de Minibuses de la Av. 25 de Febrero	Ruta 25C Maquiteria	Av. Las AMERICAS Esq. Primera de Maquiteria	Av. Mella Esq. C/ 16 de Agosto	8	0%

Informe Técnico
VERSIÓN CONFIDENCIAL
 Para USO EXCLUSIVO de PRO-COMPETENCIA

30	26	Sindicato Choferes Santa Rosa de Villa Linda Palmajero y Duarte	Sichosantarosa	C/ La Paz (Palmarejo)	C/ Ana Valverde Esq. Av. Duarte (Solo Retorno)	59	0%
31	27	Asociacion de Propietarios de Carros Savica-La Esperanza	Asoprocaesa	C/ Licey casi Esq. Paris	Av. Eugenio Rivera Esq. Manzana 3942 (La Esperanza)	30	0%
32	27A	Asociacion de Choferes de los Alzarizos	Asochodela	C/ 17 Esq. C/ Duarte (La Piña)	C/ Jose Marti Esq. C/ Paris	25	0%
33	27B	Sindicato de Choferes y Cobradores de los Alcarizos	Sichodela	C/ La Piña Esq. C/ Sta (Los Alcarizos)	C/ Jose Marti Esq. C/ Paris	56	0%
34	28	Asociacion de Propietarios, Choferes y Cobradores de Villa Mello-Morgan	Aprochovimg (Paraiso Morgan)	C/ 12 (Barrio Paraiso)	C/ Federico Bermudez Esq. C/ Juan Evangelista Jimenez	44	0%
35	29	Compañia de Transporte Nicolas de Ovando	Sitrenido	C/ 12 Esq. C/ 27 (Las Cañitas)	C/ Las Mercedes Esq. C/ Palo Hincado	59	0%
36	30	Sindicato de Choferes San Lorenzo de Cristo Rey	Sichosalocry	Av. Paseo de Los Reyes Catolicos Esq. C/ 41	Av. Independencia Esq. C/ Fabio Fiallo (Palacio de Justicia)	55	0%
37	32	Compañia de Transporte Nuevo Amanecer Nuevo Horizonte	Ruta 32	C/ Paris Esq. C/ Jacinto de la Concha	C/ El Brisal, Barrio Lebro	67	0%
38	33	Sindicato Organizado de Choferes de la Isabela	Sicodi	Carr. La Isabela Esq. Entrada de Palmarejo	C/ Manuel Diez Esq. C/ Arzobispo Valera	12	0%
39	34	Sindicato de Transporte de Cuaba Hato Viejo Santo Domingo	Sinachocub	La Cuaba Km 21 Aut. Duarte	Av. Duarte Esq. C/ Paris	38	0%
40	36A	Cooperativa Transporte Servicios Multiples los Guaricano	Sichocotragu	C/ Principal Esq. Prl. Av. Charles de Gaulle (Los Guaricanos)	C/ San Juan de la Maguana Esq. C/ Moca (Mercado Nuevo)	58	0%
41	36B	Cooperativa Transporte Servicios Multiples los Guaricano	Sichocotragu	C/ Ponce Esq. C/ 10 (Ponce Adentro, Los Guaricanos)	C/ Rafael Damiron Esq. C/ Heroes de Luperon (La Feria)	32	0%
42	37	Sindicato de Choferes de la Winston Churchill	Sichochu	Carr. La Isabela Esq. Av. Jacobo Majluta (Los Jardines)	Av. Winston Churchill Esq. Av. Independencia (Feria)	42	0%
43	38	Asociacion de Transportistas de Pasajeros Brisa del Este	Asonabrisa	C/ Juan Bautista Vicini Esq. C/ Paris	Brisa del Este	0	0%
44	39	Asociacion de Propietarios de Guagua de Cancino Adentro	Asoprogucade	C/ Privada hasta el Play	C/ Juan Erazo Esq. Av. Los Martinres (Mercado)	36	0%
45	40A	Sindicato de Choferes y Cobradores de Los Mina	Sichocolosmina	C/ Wenceslao Esq. C/ Florian Tavares (Vietnan, Los Mina)	C/ Santiago Mata Esq. C/ Paris	0	0%
46	40B	Sindicato de Choferes y Cobradores de Los Mina	Sichocolosmina	C/ Wenceslao Esq. C/ Florian Tavares	C/ Fray Cipriano de Ulrea Esq. Av. George Washington. (Teatro agua y luz)	0	0%
47	40E	Sindicato de Choferes y Cobradores de Los Mina	Sichocolosmina	Prol. Av. Venezuela Esq. C/ A	C/ 16 de Agosto Esq. Av. Mella	0	0%
48	41A	Cooperativa de Aborro, Credito, Servicios Multiples Transporte	Coopmibarrío	C/ Juan Bautista Vicini Esq. C/ Paris (Frente al Huacalito)	C/ Proyecto 1 Esq. C/ El Eden (los Frailes II)	19	0%
49	44	Sindicato de Choferes de Los Tres Brazos	Sichobrazos	Prol. Av. Venezuela Esq. C/ Emilio Prudhomme	C/ M. Cestero Esq. Av. Independencia (Parque Independencia)	19	0%
50	45	Transporte de Jeus Cruz	Ruta 45	C/ Jerusalem Esq. C/ Cristo Rey (Los Solares, Villa Mella)	C/ Eusebio Manzuela Esq. C/ Albert Thomas	44	0%
51	47	Sindicato de Choferes y Cobradores de Buenos Aires	Sichocoba	C/ Pedro Abreu, Proximo C/ Hnas. Mirabal (Bayona)	C/ Jose Marti Esq. C/ Paris	25	0%
52	50	Union de Transporte del Distrito Nacional	Unitrapodina	Av. San Vicente de Paul Esq. Av. Las Americas (Marginal Norte)	C/ 16 de Agosto Esq. Av. Bolivar (Parque Independencia)	62	0%
53	51	Sindicato de Choferes Social Cristiano	Sichosocris	Carr. De Managuayabo con Prolong. Av. 27 de Febrero	Carr. A Hato Nuevo Esq. Carr. A la Cienaga (Carr. A el 14), Caballona	54	0%
54	52B	Sindicato de Choferes Social Cristiano	Sichosocris	Carr. De Managuayabo con Prolong. Av. 27 de Febrero	Carr. A Palave Esq. C/ Hnas. Mirabal (Palave)	43	0%
55	52C	Sindicato de Choferes Social Cristiano	Sichosocris	Carr. De Managuayabo con Prolong. Av. 27 de Febrero	Carr. A la Pared Esq. C/ Maria Susana Valverde (La Pared)	38	0%
56	52	Sindicato de Choferes de Minibuses Los Rios Mercado Nuevo y Zona Aledaños	Sinchomirim	Av. Los Reyes Catolicos Esq. Av. Duarte (Mercado Nuevo)	Aut. Duarte Esq. C/ 1era de Villa Maria (Marginal Km 9)	33	0%
57	53	Transporte Marrero S. A.		C/ "D" Esq. C/ "F" (Urbanizacion Los Rios)	C/ Juana Saltitopa Esq. Av. 27 de Febrero	53	0%
58	54		Ruta 54	C/ Jose Marti Esq. Av. 27 de Febrero	Av. Los Rios (Fundacion)	22	0%
59	56	Sindicato Unido de Choferes Las Americas	Siuchola	Aut. Las Americas Esq. Sabana Larga	Aeropuerto Las Americas	25	0%
60	59A	Union de Choferes Independientes de Sabana Perdida	Uchoindsap	C/ 1era Esq. Av. Los Restauradores	C/ Moca Esq. C/ Resp. 38 (Mercado)	6	0%
61	59B	Union de Choferes Independientes de Sabana Perdida	Uchoindsap	C/ 2da Esq. Carr. La Victoria (Despues entrada Res. Bambu II)	Av. Mella Esq. C/ Emilio Prudhomme (Parque Independencia)	27	0%
62	63	Sindicato Unidos de Choferes Cooperativistas	Siuchocoop	C/ Pedro Bineto Arieta Esq. C/ 8 (Pueblo Nuevo, Los Alcarizos)	Av. Duarte Esq. C/ Jose Marti	20	0%
63	64	Ruta 64		C/ Gregorio Luperon Esq. C/ Los Julios (La Venta, Managuayabo)	C/ Dr. Betances Esq. C/ Paris	29	0%
64	66A	Transporte de Pasajeros de Quinto Sueños CxA	Ruta 66A	C/ 1era Esq. Carr. Sanchez (Quinto Sueño-Mango)	C/ Juana Saltitopa Esq. C/ Baltasar de las Reyes	19	0%
65	66B	Transporte de Pasajeros de Quinto Sueños CxA	Ruta 66B	C/ Rio Haina Esq. C/ Manuel de Jesus Garcia (Caban)	C/ Albert Thomas Esq. C/ Juan Evangelista Jimenez (Morgan)	17	0%
66	66C	Transporte de Pasajeros de Quinto Sueños CxA	Ruta 66C	Av. José Fco. Peña Gómez Esq. Carr. Sánchez (Barsequilla)	C/ Juana Saltitopa Esq. C/ Baltasar de las Reyes	16	0%
67	66D	Transporte de Pasajeros de Quinto Sueños CxA	Ruta 66D	Carr. La Pared Esq. Carr. Mata Naranja (La Pared)	C/ Albert thomas Esq. C/ Juan Evangelista Jiménez (Morgan)	16	0%
68	88	Transporte de minibuses Medrano y Guzman CxA	Medrano y Guzman	Av. Charles de Gaulle (Puente Juan Carlos)	Av. Jacobo Majluta Esq. C/ Doña Emma Balaguer	50	0%
69	90	Sindicato de Transporte Publico Los Alcarizos-Hato Nuevo-Villa Linda	Sitranspalkhavi	C/ Juan Evangelista hasta el canal (Villa Linda)	Av. Nuñez de Caceres Esq. C/ Felix Mata	38	0%
70	94	Asociacion de Proprietarios de Minibuses de la Jacoba Majluta Km 13	Asopromija	Av. Hnas. Mirabal Esq. Av. Jacobo Majluta	Km 13 Aut. Duarte	54	0%
71	96A	Asociacion de Choferes Propietarios de Minibuses Riveras del Ozama	Asopromiro	C/ Correa y Cidron parada de ascenso y descenso UASD (Retorno)	C/ Principal Esq. C/ Central (El Tamarindo)	5	0%
72	96B	Asociacion de Choferes Propietarios de Minibuses Riveras del Ozama	Asopromiro	C/ Correa y Cidron parada de ascenso y descenso UASD (Retorno)	C/ Principal Esq. C/ Elias Piña (El Tamarindo)	11	0%
73	98	Asociacion de Choferes Dueños de Carros y Minibuses Inc	Asococampolinda	C/ Duarte Esq. C/ Mella (Campolinda)	C/ Barahona Esq. Av. Duarte	20	0%

Informe Técnico
VERSIÓN CONFIDENCIAL
 Para USO EXCLUSIVO de PRO-COMPETENCIA

30	26	Sindicato Choferes Santa Rosa de Villa Linda Palmajero y Duarte	Sichosantarosa	C/ La Paz (Palmarejo)	C/ Ana Valverde Esq. Av. Duarte (Solo Retorno)	59	0%
31	27	Asociación de Propietarios de Carros Savica-La Esperanza	Asoprocaesa	C/ Licey casi Esq. Paris	Av. Eugenia Rivera Esq. Manzana 3942 (La Esperanza)	30	0%
32	27A	Asociación de Choferes de los Alzarizos	Asochodela	C/ 17 Esq. C/ Duarte (La Piña)	C/ Jose Marti Esq. C/ Paris	25	0%
33	27B	Sindicato de Choferes y Cobradores de los Alcarizos	Sichodela	C/ La Piña Esq. C/ 5ta (Los Alcarizos)	C/ Jose Marti Esq. C/ Paris	56	0%
34	28	Asociación de Propietarios, Choferes y Cobradores de Villa Mella-Morgan	Aprochovim (Paraiso Morgan)	C/ 12 (Barrio Paraiso)	C/ Federico Bermudez Esq. C/ Juan Evangelista Jimenez	44	0%
35	29	Compañía de Transporte Nicolas de Ovando	Sitrenido	C/ 12 Esq. C/ 27 (Las Cañitas)	C/ Las Mercedes Esq. C/ Palo Hincado	59	0%
36	30	Sindicato de Choferes San Lorenzo de Cristo Rey	Sichosalocry	Av. Paseo de Los Reyes Catolicos Esq. C/ 41	Av. Independencia Esq. C/ Fabio Fiallo (Palacio de Justicia)	55	0%
37	32	Compañía de Transporte Nuevo Amanecer Nuevo Horizonte	Ruta 32	C/ Paris Esq. C/ Jacinto de la Concha	C/ El Brisal, Barrio Lebro	67	0%
38	33	Sindicato Organizado de Choferes de la Isabela	Sicodi	Carr. La Isabela Esq. Entrada de Palmarejo	C/ Manuel Diez Esq. C/ Arzobispo Valera	12	0%
39	34	Sindicato de Transporte de Cuaba Hato Viejo Santo Domingo	Sinachocub	La Cuaba Km 21 Aut. Duarte	Av. Duarte Esq. C/ Paris	38	0%
40	36A	Cooperativa Transporte Servicios Multiples los Guaricano	Sichocotragu	C/ Principal Esq. Prol. Av. Charles de Gaulle (Los Guaricanos)	C/ San Juan de la Maguana Esq. C/ Moca (Mercado Nuevo)	58	0%
41	36B	Cooperativa Transporte Servicios Multiples los Guaricano	Sichocotragu	C/ Ponce Esq. C/ 10 (Ponce Adentro, Los Guaricanos)	C/ Rafael Damiron Esq. C/ Heroes de Luperon (La Feria)	32	0%
42	37	Sindicato de Choferes de la Winston Churchill	Sichochu	Carr. La Isabela Esq. Av. Jacobo Majluta (Los Jardines)	Av. Winston Churchill Esq. Av. Independencia (Feria)	42	0%
43	38	Asociación de Transportistas de Pasajeros Brisa del Este	Asonabrisa	C/ Juan Bautista Vicini Esq. C/ Paris	Brisa del Este	0	0%
44	39	Asociación de Propietarios de Guagua de Cancino Adentro	Asoproguacade	C/ Privada hasta el Play	C/ Juan Erazo Esq. Av. Los Martinres (Mercado)	36	0%
45	40A	Sindicato de Choferes y Cobradores de Los Mina	Sichocolosmina	C/ Wenceslao Esq. C/ Florian Tavares (Vietnan, Los Mina)	C/ Santiago Mota Esq. C/ Paris	0	0%
46	40B	Sindicato de Choferes y Cobradores de Los Mina	Sichocolosmina	C/ Wenceslao Esq. C/ Florian Tavares	C/ Fray Cipriano de Ulrea Esq. Av. George Washington. (Teatro agua y luz)	0	0%
47	40E	Sindicato de Choferes y Cobradores de Los Mina	Sichocolosmina	Prol. Av. Venezuela Esq. C/ A	C/ 16 de Agosto Esq. Av. Mella	0	0%
48	41A	Cooperativa de Ahorro, Credito, Servicios Multiples Transporte	Coopimbarrio	C/ Juan Bautista Vicini Esq. C/ Paris (frente al Huacalito)	C/ Proyecto 1 Esq. C/ El Eden (los Frailes II)	19	0%
49	44	Sindicato de Choferes de Los Tres Brazos	Sichobrazos	Prol. Av. Venezuela Esq. C/ Emilio Prudhomme	C/ M. Cestero Esq. Av. Independencia (Parque Independencia)	19	0%
50	45	Transporte de Jeus Cruz	Ruta 45	C/ Jerusalem Esq. C/ Cristo Rey (Los Solares, Villa Mella)	C/ Eusebio Manzueta Esq. C/ Albert Thomas	44	0%
51	47	Sindicato de Choferes y Cobradores de Buenos Aires	Sichocoba	C/ Pedro Abreu, Proximo C/ Hnas. Mirabal (Bayona)	C/ Jose Marti Esq. C/ Paris	25	0%
52	50	Union de Transporte del Distrito Nacional	Unitrapodina	Av. San Vicente de Paul Esq. Av. Las Americas (Marginal Norte)	C/ 16 de Agosto Esq. Av. Bolivar (Parque Independencia)	62	0%
53	51	Sindicato de Choferes Social Cristiano	Sichosocris	Carr. De Managuayabo con Prolong. Av. 27 de Febrero	Carr. A Hato Nuevo Esq. Carr. A la Cienaga (Carr. A el 14), Caballona	54	0%
54	52B	Sindicato de Choferes Social Cristiano	Sichosocris	Carr. De Managuayabo con Prolong. Av. 27 de Febrero	Carr. A Palave Esq. C/ Hnas. Mirabal (Palave)	43	0%
55	52C	Sindicato de Choferes Social Cristiano	Sichosocris	Carr. De Managuayabo con Prolong. Av. 27 de Febrero	Carr. A la Pared Esq. C/ Maria Susana Valverde (La Pared)	38	0%
56	52	Sindicato de Choferes de Minibuses Los Rios Mercado Nuevo y Zona Aledaños	Sinchomirim	Av. Los Reyes Catolicos Esq. Av. Duarte (Mercado Nuevo)	Aut. Duarte Esq. C/ 1era de Villa Maria (Marginal Km 9)	33	0%
57	53	Transporte Marrero S. A.		C/ "D" Esq. C/ "F" (Urbanizacion Los Rios)	C/ Juana Salitopa Esq. Av. 27 de Febrero	53	0%
58	54		Ruta 54	C/ Jose Marti Esq. Av. 27 de Febrero	Av. Los Rios (Fundacion)	22	0%
59	56	Sindicato Unido de Choferes Las Americas	Siuchala	Aut. Las Americas Esq. Sabana Larga	Aeropuerto Las Americas	25	0%
60	59A	Union de Choferes Independientes de Sabana Perdida	Uchoindsap	C/ 1era Esq. Av. Los Restauradores	C/ Moca Esq. C/ Resp. 38 (Mercado)	6	0%
61	59B	Union de Choferes Independientes de Sabana Perdida	Uchoindsap	C/ 2da Esq. Carr. La Victoria (Despues entrada Res. Bambu II)	Av. Mella Esq. C/ Emilio Prudhomme (Parque Independencia)	27	0%
62	63	Sindicato Unidos de Choferes Cooperativistas	Siuchocoop	C/ Pedro Bineto Arieta Esq. C/ 8 (Pueblo Nuevo, Los Alcarizos)	Av. Duarte Esq. C/ Jose Marti	20	0%
63	64	Ruta 64		C/ Gregorio Luperon Esq. C/ Los Julios (La Venta, Managuayabo)	C/ Dr. Betances Esq. C/ Paris	29	0%
64	66A	Transporte de Pasajeros de Quinto Sueños CxA	Ruta 66A	C/ 1era Esq. Carr. Sanchez (Quinto Sueño-Mango)	C/ Juana Salitopa Esq. C/ Baltasar de los Reyes	19	0%
65	66B	Transporte de Pasajeros de Quinto Sueños CxA	Ruta 66B	C/ Rio Haina Esq. C/ Manuel de Jesus Garcia (Cabon)	C/ Albert Thomas Esq. C/ Juan Evangelista Jimenez (Morgan)	17	0%
66	66C	Transporte de Pasajeros de Quinto Sueños CxA	Ruta 66C	Av. José Foo. Peña Gómez Esq. Carr. Sánchez (Barsequillo)	C/ Juana Salitopa Esq. C/ Baltasar de los Reyes	16	0%
67	66D	Transporte de Pasajeros de Quinto Sueños CxA	Ruta 66D	Carr. La Pared Esq. Carr. Mata Naranja (La Pared)	C/ Albert thomas Esq. C/ Juan Evangelista Jiménez (Morgan)	16	0%
68	88	Transporte de minibuses Medrano y Guzman CxA	Medrano y Guzman	Av. Charles de Gaulle (Punto Juan Carlos)	Av. Jacobo Majluta Esq. C/ Doña Emma Balaguer	50	0%
69	90	Sindicato de Transporte Publico Los Alcarizos-Hato Nuevo-Villa Linda	Sitranspalchavi	C/ Juan Evangelista hasta el canal (Villa Linda)	Av. Nuñez de Caceres Esq. C/ Felix Mata	38	0%
70	94	Asociación de Propietarios de Minibuses de la Jacobo Majluta Km 13	Asopromija	Av. Hnas. Mirabal Esq. Av. Jacobo Majluta	Km 13 Aut. Duarte	54	0%
71	96A	Asociación de Choferes Propietarios de Minibuses Riveras del Ozama	Asopromiro	C/ Correa y Cidron parada de ascenso y descenso UASD (Retorno)	C/ Principal Esq. C/ Central (El Tamarindo)	5	0%
72	96B	Asociación de Choferes Propietarios de Minibuses Riveras del Ozama	Asopromiro	C/ Correa y Cidron parada de ascenso y descenso UASD (Retorno)	C/ Principal Esq. C/ Elias Piña (El Tamarindo)	11	0%
73	98	Asociación de Choferes Dueños de Carros y Minibuses Inc	Asochocampolinda	C/ Duarte Esq. C/ Mella (Campolinda)	C/ Barahona Esq. Av. Duarte	20	0%

Informe Técnico
VERSIÓN CONFIDENCIAL
 Para USO EXCLUSIVO de PRO-COMPETENCIA

74	73 B	Compañía de Transporte Vargas y Catalino	Comtratuvarca B	Av. Central de Lucerna Esq. 12 E	Av. San Vicente de Paul Esq. Fernando de Navarrete	138	1%
75	73 C	Compañía de Transporte Vargas y Catalino	Comtratuvarca C	C/ Primera Esq. Carretera Mella (Cabirma del Este)	Av. Venezuela Esq. Francisco Segura y Sandoval	46	0%
76	74	Sindicato de Choferes de El Tamarindo	Sichotamaro	C/ Monica Mata (El Tamarindo)	C/ Primera Esq. Charles de Gaulle (URB. Los Molinos)	39	0%
77	75	Sindicato de Choferes Social Cristiano de Villa Faro	sichoscvifa	C/ J Esq. C/5ta (Urb Raima)	C/ Fco. Henríquez y Carvajal Esq. C/ Enriquillo	220	2%
78	76	Asociación de Choferes de Sabana Perdida y Zonas Aledañas	Asochospeza A	Av. Fernandez de Navarrete con C/ Balbina de Peña	C/ 3era Esq. Carretera La Victoria	271	2%
79	77	Asociación de Choferes de Sabana Perdida y Zonas Aledañas	Asochospeza B	Av. Fernandez de Navarrete Esq. C/ Balbina de Peña	C/ Principal (Final de la Calle) (Los Cerros)	85	1%
80	80	Asociación de Choferes de la Cienaga	Asochocia	Av. Cordillera Casi Esq. Carr. De Managuayabo	KM. 13 Aut. Duarte	20	0%
81	81	Sindicato Unidos de Choferes del Distrito Nacional	Siuchodisna	C/ Respaldo 25 Esq. Av. Nicolas de Ovando	Av. Duarte Esq. Av. Mella (Solo Retorno)	234	2%
82	82	Sindicato de Choferes Peña Battle-Tunti Caceres	Sinchopebatuca	C/ Peña Battle Esq. Av. Ortega y Gasset (Solo Retorno)	C/ Ana Valverde Esq. C/ Jose Martí	121	1%
83	83	Asociación de Dueños de Carros Viejos Del Transporte Urbano	Aducavitu	C/11 Esq. C/ Resp. Mella 18 (Batey Manserrat)	C/ Jose Cabrera Esq. Av. Venezuela (Solo retorno)	41	0%
84	84	Union de Choferes de Transporte Libre	Unichotrali	Av. Hermanas Mirabal Esq. C/4 (C/20 a una esq. de la av. Charles de Gaulle)	Carretera a Monteplata-Entrada Mal Nombre	66	0%
85	85	Asociación de Choferes Km 9-Puya-Zoologico	Asochonupzo	Av. Los Arroyos Esq. Av. Del Zoologico	Km 9 Aut. Duarte	85	1%
86	86	Sindicato de Choferes Consumidores de Gas Propano de Sabana Perdida	Sichogaspe	C/ 12 Esq. Carr. Dela Victoria	C/ Emiliano Vásquez Esq. C/ Mercedes	27	0%
87	87	Sindicato de Choferes del 27 de Febrero de Carros	Sichofebca	Av. Padre Castellanos (17) Esq. C/ Eduardo Brito (16)	Av. Duarte Esq. Ravelo	120	1%
88	88	Trasporte Reynoso	Trasporte Reynoso	Carr. Mella Esq. Av. Charles de Gaulle (Km 9)	C/ 3era Esq. Carr. La Victoria (Sabana Perdida)	118	1%
89	89	Asociación de Choferes de la Ruta de Pantoja - Km 9	Asochopank	Km 9 aut. Duarte	Carr. La Isabela Esq. C/ Progreso	121	1%
90	92	Union de Choferes del Distrito	Unichodi	Av. Presidente Estrella Ureña Esq. C/ Fray Bernardino de San Juan	Av. Conrad Adenauer (Charles de Gaulle) Esq. C/ 22 (Los Palmares)	70	1%
91	93	Asociación de Choferes Pedro Livio Cedeño y Arroyo Hondo	Asochopeliceah	C/ Pedro Livio Cedeño Esq. Av. Duarte	C/ H-5 Esq. C/ Peatonal Aurelio Alvelo (Galindo)	110	1%
92	95	Asociación de Dueños y Choferes Mercado Nuevo - Duarte	Asoduchomenudu	Av. Los Martires Esq. Av. Duarte	C/ Ravelo Esq. C/ Jose Martí	314	2%
93	96 C	Asociación de Propietarios de Carros Rivera del Ozama	Asoprocaro	C/ Principal Esq. C/ Samana (El Tamarindo)	Carr. Mella Esq. Av. Charles de Gaulle	91	1%
94	97	Sindicato de Choferes Ovando - Distrito	Sichovandi B	Av. Nicolas de Ovando Esq. Av. Maximo Gomez (Solo Retorno)	C/ 1era Esq. Aut. Duarte (Km 9 Aut. Duarte)	99	1%
95	98	Asociación de Choferes Unidos	Asochouni	C/ Primera Esq. Carr. Mella (Cabirma del Este)	Av. Venezuela Esq. Francisco Segura y Sandoval	7	0%
96	99 B	Asociación de Choferes del Almirante	Asochante	Carr. Mella Esq. Av. Charles de Gaulle (Km 9)	C/ Miguel Diaz Esq. C/ Francisco de Porras	57	0%
97	100	Transporte Acuerdo de la Charles	Tracudecha	Av. Charles de Gaulle Esq. Av. Hnas. Mirabal	Av. Charles de Gaulle Esq Carr. Mella	68	0%
98	101 E	Asociación de Transporte de Pasajeros	Asotrapa	Av. Duarte Esq. C/ Paris	Av. Simon Orozco Esq. Av. La Pista (Invivienda)	150	1%
99	102	Sociación de Choferes Pensionados de las Fuerzas Armadas y Policia Nacional	Achopfapal	Av. John F. Kennedy casi Esq. Leopoldo Navarro (Hermandad de Pensionados)	C/ Barney Morgan (Antigua Central) Esq. C/ Albert Thomas (Ens. Espailla)	45	0%
100	103	Sindicato de Choferes de Las Americas	Sichoamerica	C/ Ana Valverde Esq. Jose Martí (Solo Retorno)	Av. San Vicente de Paul Esq. C/ San Pedro (Solo Retorno)	253	2%
101	104	Sindicato Nacional de Choferes de Carga Liviana	Sinachocal	Av. Sabana Larga Esq. C/ Club Ratarío (Solo Retorno)	Hace un circuito	210	2%
102	105	Asociación de Dueños de Carros de Zona Franca	Ruta 105	Zona Franza Los Alcarrizos	C/ San Rafael, Cervecería AMBEV Diminicana	31	0%
103	106	Sindicato de Choferes de Villa Mella-Paraiso	Sichovmella	C/ 28 Esq. C/ Jerusalem (Barrio Paraiso, Villa Mella)	Av. Maximo Gomez Esq. Av. Nicolas de Ovando	61	0%
104	107	Sindicato Nacional de Choferes en General	Sinchogel	Solares de Punta (Canaan 2do)	Av. Maximo Gomez Esq. Av. Nicolas de Ovando	329	2%
105	108	Asociación de Choferes Parque Independencia - Duarte - Paris	Asochopidupa	C/ Palo Hincado Esq. C/ Las Mercedes (Solo Retorno)	C/ Jose Martí Esq. C/ Concepcion Bona	50	0%
106	109	Asociación de Dueños de Carros se Servicios Valiente y Zonas Aledañas	Adecasvaza	C/ Manolo Tavaréz Justo Esq. C/ 30	C/ Juana Saltitopa Esq. C/ Paris	79	1%
107	110	Asociación de Choferes del Parque Independencia	Asochopain	C/ Juana Saltitopa Esq. C/ Paris	C/ 16 de Agosto Esq. C/ Bolívar	56	0%
108	111	Sindicato de Choferes Social Cristiano	Sichosocri	Av. Duarte Esq. Av. 27 de Febrero (Solo Retorno)	C/ Palo Hincado Esq. C/ Las Mercedes	47	0%
109	112	Compañía de Transporte Angeles - Peralejos	Cotraap	C/ 6 Esq. C/ 8, Frente a la cancha (Los Peralejos)	C/ Paris Esq. C/ Jacinto de la Concha	136	1%
110	113	Federación de Transporte Amigos de Peña Gomez	Fenatrapego B	Carr. Duarte Vieja Esq. Av. Isabel Aguilar	Av. John F. Kennedy Esq. Av. San Martín (Solo Retorno)	207	1%
111	114	Union de Propietarios de Carros	Unionde Propietario de Carros	Carr. Duarte Vieja Esq. Av. Isabel Aguilar	C/ Arturo Logroño Esq. Juan Jose Duarte (Ens. La Fe)	164	1%
112	116	Sindicato de Choferes de Carro de San Isidro	Sichocasi	Carr. Mella Esq. Fco. De Rosario Sanchez	Carr. Mella Esq. Av. Charles de Gaulle	30	0%

Informe Técnico
VERSIÓN CONFIDENCIAL
 Para USO EXCLUSIVO de PRO-COMPETENCIA

113	117	Sindicato de Choferes de San Isidro	Sichosi	Carr. Mella Esq. Fco. De Rosario Sanchez	Carr. Mella Esq. Av. Charles de Gaulle	30	0%
114	118	Sindicato Nacional de Choferes los Humildes	Sinachomid	Av. España casi Esq. C/ Ulises Heureaux (Farolito)	Av. Venezuela Esq. Av. San Vicente de Paul	137	1%
115	119	CooperativasNuvo Amanecer	Coop. Nuevo Amanecer	C/ Albert Thomas Esq. Diego Velazquez (Simon Bolivar)	C/ Juana Salitopa Esq. C/ Paris	132	1%
116	120	Sindicato Nacional de Choferes de Transporte de Gas Propano	Sinachotragapro	C/ Josefa Brea Esq. Av. Nicolas de Ovando	Av. Mexico Esq. C/ Jose Marti (Solo Retorno)	82	1%
117	121	Sindicato de Choferes de Villa Liberacion	Sichocil	Av. Este (Villa Liberacion)	Carr. Mella Esq. C/ Eugenio Contrera (Km 9 Carr. Mella)	50	0%
118	11	Sindicato Nacional de Choferes y Cobradores Unificados de los Farallones	Sinachocounfa	C/ 3 Esq. C/ 12 (Cerca de la Av. España) Los Farallones	Av. Isabel Aguilar Esq. C/ F (Zona Industrial de Herrera)	24	0%
119	20A	Asociacion de Propietarios y Cobradores de Invienda Santo Domingo	Asoprochocoin	Av. La Pista Esq. C/ Simón Orozca (Zona Franca Haina Mosa)	Av. Sol Poniente Esq. C/ República de Colombia (Los Rios)	0	0%
120	20B	Asociacion de Propietarios y Cobradores de Invienda Santo Domingo	Asoprochocoin	Av. La Pista Esq. C/ Simón Orozca (Zona Franca Haina Mosa)	Av. Sol Poniente Esq. C/ República de Colombia (Los Rios)	0	0%
121	B	Union de Propietarios de Autobuses	Ruta B	C/ Oscar Santana (Cabeza del Puente de la 17, Gualey)	Prol. Av. 27 de Febrero Esq. Carr. De Managuayabo	13	0%
122	31	Caribe Tours	Caribe Tours	C/ Heroes de Luperon (Terminal Feria)	Paseo de los Artistas (Mendoza)	38	0%
123	69	Cooperativa de Servicios Nueva Imagen	Ruta 69	Zona Franca Los Alcarrizos	C/ Juan Evangelista Jiménez Esq. C/ Federico Bermudez (Hospital Morgan)	0	0%
						13927	100%
						Índice de Herfindahl e Hirschman (IHH)	104.452823