

BID - Banco Interamericano de Desarrollo

Plan Municipal de Ordenamiento Territorial de Puerto Plata

Etapa 8: Marco de acción y proyectos estructurantes

Reference: Versión 4

| 06 de noviembre 2025



© Arup

El presente informe está basado en las instrucciones y necesidades específicas de nuestro cliente. No está destinado ni permitido su uso por terceras personas, ante las cuales quedamos exentos de toda responsabilidad u obligación.

N.º proyecto 299682-00

Arup Latin América
Carrera 19 #95-20
Torre Sigma, Piso 18, Bogotá
Colombia

Verificación de documento

Proyecto	Plan Municipal de Ordenamiento Territorial de Puerto Plata
Título documento	2025.09.26. Etapa 8: Marco de acción y proyectos estructurantes PMOT Puerto Plata
N.º proyecto	299682-00
Ref. documento	
Ref. archivo	Versión 4

Revisión	Fecha	Nombre archivo	2025.10.10. Etapa 8: Marco de acción y proyectos estructurantes		
1	2025.10.10	Descripción	Definición de los proyectos a corto, mediano y largo plazo, y la priorización de proyectos estructurantes		
			Preparado por	Comprobado por	Aprobado por
		Nombre	Luisa Tamayo Juan López Edna Rojas Carlos Rey	Edna Rojas	Alex Jimenez
2	2025.10.21	Nombre archivo	2025.10.21. Etapa 8: Marco de acción y proyectos estructurantes		
		Descripción	Se incluye aclaración sobre la alineación con ODS en cada categoría de proyectos		
			Preparado por	Comprobado por	Aprobado por
		Nombre	Luisa Tamayo	Edna Rojas	Alex Jimenez
3	2025.10.29	Nombre archivo	2025.10.29. Etapa 8: Marco de acción y proyectos estructurantes		
		Descripción	Se modifican los mapas de proyecto, ajustando comentarios		
			Preparado por	Comprobado por	Aprobado por
		Nombre	Luisa Tamayo	Edna Rojas	Alex Jimenez
4	2025.11.05	Nombre archivo	2025.11.05. Etapa 8: Marco de acción y proyectos estructurantes		
		Descripción	Se incluye un anexo presentando la articulación entre el PMOT y el PACC.		
			Preparado por	Comprobado por	Aprobado por
		Nombre	Carlos Rey	Edna Rojas	Alex Jimenez

Entregar hoja de verificación con documento



Contenido

Presentación del documento	4
1. Proyectos estructurantes del PMOT	5
1.1 Listado de proyectos	5
2. Plan de acción del PMOT	27
2.1 Nivel de complejidad	27
2.2 Programación a corto, mediano y largo plazo	28
2.3 Definición de proyectos piloto	33
3. Fichas detalladas de proyectos priorizados	40
3.1 O1_R3: Restauración integral de la cuenca baja del río San Marcos	41
3.2 O2_E13: Corredor logístico, industrial y portuario	51
3.3 O4_E4: Sistema zonal de plazas y parques para el encuentro y la recreación a nivel distrital	62
4. Pasos siguientes	70
Anexos	71
Anexo 1. Articulación con acciones del PACC	71
Anexo 2. Priorización inicial de proyectos	74
Anexo 3. Encuesta de priorización de proyectos	75

Presentación del documento

Este documento corresponde al componente de Conceptualización de proyectos estratégicos dentro del proceso de formulación del Plan Municipal de Ordenamiento Territorial (PMOT) de Puerto Plata. La identificación y estructuración de proyectos permite llevar a la práctica las decisiones del modelo de ocupación territorial planteado para el municipio, orienta las inversiones públicas hacia intervenciones prioritarias y facilita la coordinación entre las instituciones responsables de la gestión del territorio.

Como se presenta en la [Figura 1](#), la formulación de los proyectos estructurantes y su respectivo marco de acción parten de los resultados de la prospectiva territorial, en atención a las aspiraciones territoriales de los diferentes actores del municipio, así como a los acuerdos generados en torno a las acciones prioritarias a ejecutar para un modelo de ocupación balanceado. Como insumo, la clasificación del suelo orienta el ámbito territorial sobre los cuales los proyectos se desarrollarán, mientras que la calificación de usos permite orientar las actuaciones complementarias para la implementación integral de la zonificación.

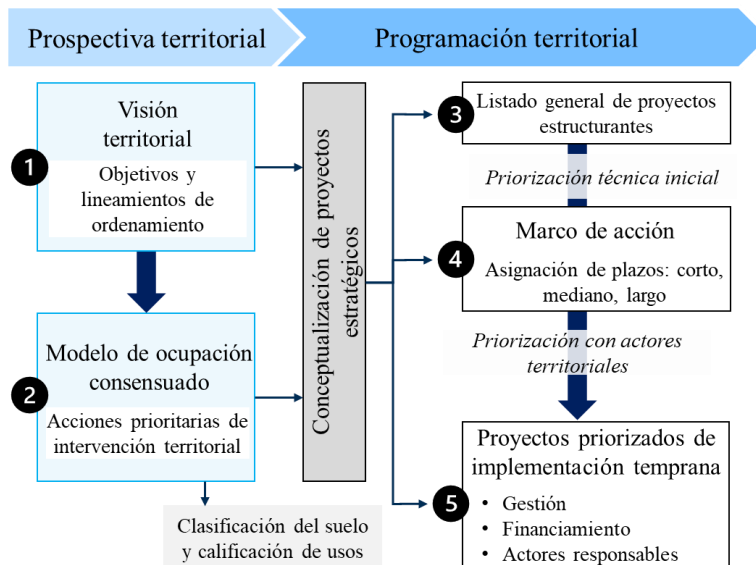


Figura 1. Proceso para la formulación de los proyectos del PMOT y su marco de acción

Para la conceptualización de los proyectos se estructuró un listado de proyectos por objetivo, los cuales responden directamente a cada lineamiento y eje de acción, como se presenta en la primera sección. Las iniciativas fueron organizadas en 3 tipologías de proyecto: i) programa, ii) estratégico, y iii) estudio complementario; y se definió su propósito e impacto esperado.

En la segunda sección, se definió el marco de acción, en donde se distribuyen los proyectos priorizados en tres horizontes temporales: corto, mediano y largo plazo, lo que facilita su implementación progresiva según las capacidades territoriales. Para la definición del marco se consideró un proceso inicial de priorización técnica cualitativa mediante la evaluación de su pertinencia según el alcance del PMOT.

Finalmente se abordan los proyectos estructurantes, concebidos como impulsores de cambio en una temprana implementación, los cuales fueron definidos a través de una segunda fase de priorización con los actores territoriales implicados directamente en la toma de decisiones del PMOT considera su grado de urgencia, contribución a los objetivos, impacto y viabilidad técnica. Para estos, se determinó un marco de implementación, incluye costos, cronograma, objetivos e indicadores, y contenido gráfico.

1. Proyectos estructurantes del PMOT

La visión, los objetivos y los lineamientos definidos en la Etapa 5 constituyen el marco conceptual y lógico que orienta la formulación de proyectos, entendidos como acciones específicas para transformar los ámbitos urbanos, rurales, socioeconómicos y ambientales del municipio. En coherencia con este marco, los proyectos se estructuran en función de los lineamientos asociados a cada objetivo. Su propósito es responder a los principales retos del territorio y atender sus potencialidades y vocaciones identificadas y planteadas en las etapas de diagnóstico, clasificación del suelo y calificación de usos, así como en los espacios de participación.

1.1 Listado de proyectos

Para alcanzar los objetivos, el PMOT propone **67 proyectos estructurantes** distribuidos en 9 Planes, 18 Programas, y 40 Proyectos específicos.

Estos proyectos se articulan con los **21 ejes de acción** planteados en el marco de los 6 objetivos de planificación del PMOT y con esto mantener un enfoque de acción integral. De esta manera, se busca garantizar intervenciones coordinadas que actúen de manera simultánea en distintas dimensiones del territorio, al tiempo que establecen horizontes temporales para su ejecución.

Con el fin de orientar su alcance y nivel de intervención, los proyectos fueron clasificados en 3 categorías:

- **Revitalización integral (R):** iniciativas que articulan múltiples acciones en diferentes dimensiones y escalas, con un carácter amplio y transformador lo cual implica una alta complejidad en su implementación al articular diversos actores institucionales y fuentes de financiamiento.

- **Estratégico (E):** proyectos puntuales asociados específicamente a una dimensión territorial, con un enfoque particular que aborda una problemática del territorio. Pueden implicar una gestión menos compleja que los anteriores, y se enfocan en un ámbito de acción acotado.
- **Estudio complementario (C):** análisis técnicos necesarios para sustentar la toma de decisiones y viabilizar intervenciones posteriores. Aborda el desarrollo de estudios o planes específicos.

Cada uno de los proyectos estructurantes fue delimitado con precisión en el territorio para establecer su ámbito de actuación. A cada uno se le elaboró una descripción que incluye su objetivo central y las acciones requeridas para su desarrollo, así como la manera en la que contribuye a fortalecer o alcanzar el objetivo que los integra.

1.1.1 Proyectos Objetivo 1. Puerto Plata resiliente frente al cambio climático y protectora de su capital natural

Mediante este objetivo se busca integrar la gestión ambiental, la adaptación al cambio climático y la reducción del riesgo de desastres en la ocupación del suelo de Puerto Plata. Como componente del modelo territorial, se orienta a la conservación de ecosistemas estratégicos, la protección y resiliencia de comunidades vulnerables y de actividades económicas frente a amenazas naturales, y el fortalecimiento de la conectividad ecológica.

El objetivo 1 se implementa a través de **13 proyectos estructurantes**, distribuidos en 5 proyectos específicos, 5 programas y 5 planes, los cuales abordan i) medidas de relocalización, adaptación, y mitigación en zonas de alta amenaza de desastres; ii) renaturalización, restauración y gestión de áreas protegidas, del borde costero-marino y de los ecosistemas estratégicos asociados; y iii) el fortalecimiento de la conectividad ecológica y la disponibilidad hídrica.

La alineación de los proyectos del objetivo 1 con otros instrumentos de planificación como el Plan de Adaptación al Cambio Climático (PACC) del Municipio de Puerto Plata es fundamental. En este sentido, se hizo una revisión de las acciones del PACC que se encuentran alineadas con los proyectos del marco de acción. (ver [Anexo 1. Articulación con acciones del PACC](#)).

Los proyectos responden a los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS):

- **ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles**

Meta 11.3: Aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y gestión participativa, integrada y sostenible de los asentamientos humanos.

Meta 11.b: Aumentar el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas integradas y planes para la inclusión, eficiencia de los recursos, mitigación y adaptación al cambio climático, resiliencia ante desastres.

- **ODS 13: Acción por el clima**

Meta 13.1: Reforzar la resiliencia y la capacidad de adaptación a los riesgos relacionados con el clima y los desastres naturales.

Meta 13.2: Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales.

- **ODS 14: Vida submarina**

Meta 14.2: Gestionar y proteger de manera sostenible los ecosistemas marinos y costeros para evitar impactos adversos importantes.

- **ODS 15: Vida de ecosistemas terrestres**

Meta 15.1: Conservar, restaurar y utilizar sosteniblemente los ecosistemas terrestres y los ecosistemas interiores de agua.

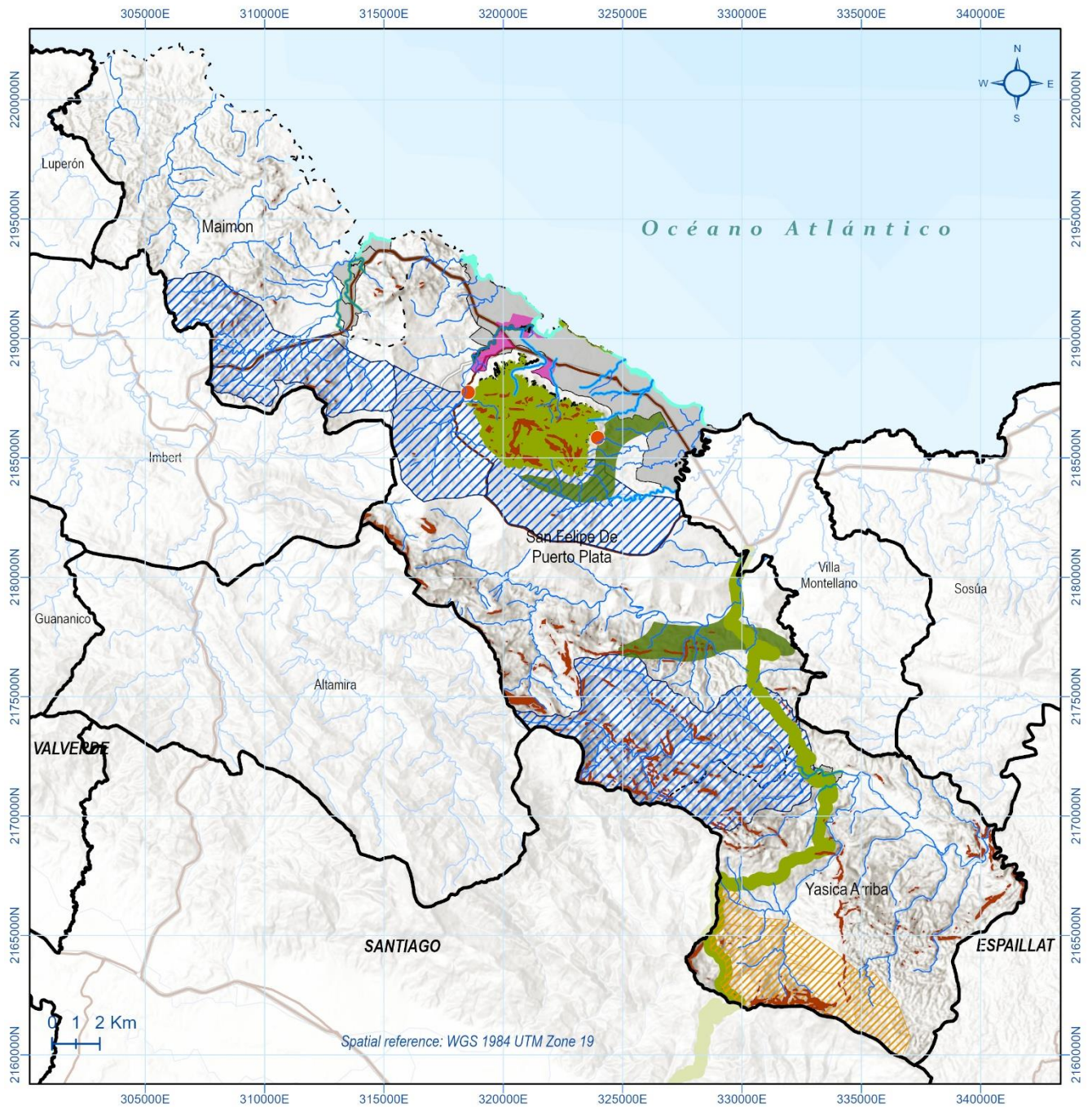
Meta 15.5: Adoptar medidas urgentes para reducir la degradación del hábitat natural, detener la pérdida de biodiversidad y proteger especies amenazadas.

Ejes de acción	#	Categoría	Cód.	Tipo	Nombre	Descripción
Ordenar el crecimiento urbano y rural para garantizar una ocupación territorial segura, resiliente y respetuosa del medio ambiente y el paisaje , mediante la reducción de la vulnerabilidad ante amenazas climáticas y geofísicas, el fortalecimiento de la capacidad de adaptación territorial al cambio climático y la protección de ecosistemas estratégicos, con especial énfasis en el borde costero-marino						
Lineamiento estratégico 1.1. Resiliencia climática y gestión del riesgo						
Mitigación del impacto de las amenazas climáticas y naturales para disminuir la vulnerabilidad de asentamientos humanos, infraestructura urbana-rural y actividades productivas a través de regulación del uso del suelo que oriente el desarrollo hacia áreas aptas y resilientes	1	(C) Estudio complementario	O1_C1	Plan	Plan Municipal de Gestión de Riesgos de San Felipe	Objetivo: consolidar un sistema municipal de gestión del riesgo mediante estudios detallados en zonas de amenaza alta por tsunami, vientos huracanados y sismo; actualización y complemento a estudios de inundación fluvial, deslizamientos y temperaturas extremas; y fortalecimiento del SAT con equipos de monitoreo de los niveles de los ríos San Marcos y Muñoz, así como del nivel del mar. Impacto: fortalece la capacidad de respuesta ante emergencias, orienta la expansión urbana hacia áreas seguras y reduce la vulnerabilidad territorial frente a amenazas climáticas y geofísicas.
	2	(E) Estratégico	O1_E1	Proyecto	Renaturalización de la Cuenca Alta de los ríos San Marcos, Muñoz, Maimón y Yásica para mitigar el riesgo de	Objetivo: reducir la erosión, la carga de sedimentos y el riesgo de crecientes súbitas mediante reforestación y consolidación de sistemas de control hídrico en las cuencas altas Impacto: reduce el riesgo de inundaciones, protege comunidades y actividades productivas en las partes bajas, y fortalece la resiliencia climática.

Ejes de acción	#	Categoría	Cód.	Tipo	Nombre	Descripción
					inundación por crecientes súbitas	
	3	(R) Revitalización integral	O1_R1	Programa	Integración de infraestructura verde para la mitigación del riesgo de desastres en barrios vulnerables	Objetivo: disminuir la vulnerabilidad de barrios consolidados ante inundaciones y deslizamientos mitigables mediante integración de soluciones basadas en la naturaleza para vivienda, espacio público y servicios básicos en los sectores de Las Tres Palmas, Cafemba, El Javillar, Costambar, Cuesta Amarilla, San Marcos Abajo, Hotel Hacienda, Yásica Abajo, Los Pomos, Don Gregorio, Los Bonilla, Los Boboses, El Chavón y El Rincón. Impacto: disminuye la vulnerabilidad de población, incrementa la seguridad habitacional, y mejora la resiliencia barrial.
	4	(R) Revitalización integral	O1_R2	Programa	Reubicación de viviendas emplazadas en áreas ambientalmente sensibles	Objetivo: liberar el área protegida de la Loma Isabel de Torres, las zonas de alta amenaza en las márgenes del río San Marcos, y los asentamientos de origen informan en torno al río Muñoz mediante el traslado faseado de las edificaciones que los ocupan. Impacto: protege ecosistemas estratégicos y recupera el área de declaratoria nacional.
Lineamiento estratégico 1.2 Conservación y Sostenibilidad Ambiental						
Conservación del valor ambiental y conexión biológica de cuencas hidrográficas, corredores ecológicos y ecosistemas estratégicos que permita salvaguardar los procesos naturales que concentran la biodiversidad municipal con el fin de garantizar la prestación de los servicios ecosistémicos ofertados al municipio y a la región.	5	(R) Revitalización integral	O1_R3	Programa	Restauración integral de la cuenca baja del río San Marcos en el área urbana de San Felipe	Objetivo: recuperar la capacidad ambiental e hidráulica de cuencas urbanas críticas mediante restauración ecológica, control de erosión y adecuación paisajística del espacio, con inclusión de espacios para la movilidad activa y la articulación de las viviendas circundantes. Impacto: disminuye la vulnerabilidad de la ciudad frente a inundaciones, recupera ecosistemas degradados y refuerza la integración de áreas naturales al tejido urbano.
	6	(E) Estratégico	O1_E2	Programa	Red de Corredores Verdes en torno a ríos y cañadas priorizadas en área urbana de San Felipe	Objetivo: transformar cauces urbanos en espacios multifuncionales mediante la habilitación de corredores verdes y franjas de espacio público con función recreativa y de integración urbana a lo largo de cañadas y ríos urbanos priorizados (ríos Los Domínguez, Mameyes, Muñoz, arroyos Isabel de Torres y Fu, y la cañada Burrú). Impacto: recupera ecosistemas hídricos, fortalece la conectividad ecológica con el borde costero marino, aumenta la cantidad de espacio público y otorga lugares para el encuentro comunitario.
	7	(E) Estratégico	O1_E3	Programa	Red de Corredores Verdes en torno a ríos y cañadas priorizadas en área urbana Distrital	Objetivo: Habilitar corredores verdes y franjas de espacio público con función recreativa y de integración urbana en Maimón y Yásica Arriba a lo largo de cañadas y ríos urbanos priorizados como los ríos Maimón y Corozo, y Yásica, así como los arroyos San Cristóbal y Don Gregorio, y Yasiquita respectivamente. Impacto: Recupera ecosistemas hídricos, fortalece la conectividad ecológica con el borde costero marino, a la vez que aumenta la cantidad de espacio público y contribuye a la cohesión social en barrios periféricos. Así, garantiza la mitigación frente a fenómenos climáticos, formando comunidades más resilientes.
	8	(E) Estratégico	O1_E4	Programa	Red de reservorios comunitarios y protección de zonas de productoras de agua.	Objetivo: mejorar la disponibilidad de agua a través de espacios para la cosecha de agua lluvia con fines agropecuarios, y el uso de sistemas agrosilvopastoriles que mitiguen el impacto sobre zonas productoras de agua en Yásica Arriba, en los barrios La Cumbre, Subida Grande, Arenoso, La Cabirma, Gurabito de Yaroa, Cañada Honda, La Tinajita, Los Pinos, Yaroa Abajo, el Limón y la Piedra.

Ejes de acción	#	Categoría	Cód.	Tipo	Nombre	Descripción
Salvaguarda del sistema nacional y municipal de áreas protegidas para garantizar su integridad ecológica y funcional y fortalecer su carácter de borde natural ante la expansión urbana.	9	(C) Estudio complementario	O1_C2	Plan	Plan de Acción Local de Biodiversidad a nivel municipal.	Impacto: asegura disponibilidad de agua en zonas rurales, y fortalece la producción agropecuaria sostenible y la gobernanza comunitaria de recursos hídricos, con efectos en la adaptación territorial al cambio climático. Objetivo: desarrollar estudios de conectividad estructural y funcional, y estado de conservación de las áreas de valor ambiental, identifica corredores ecológicos y medidas de manejo de la estructura ecológica principal y las áreas protegidas del municipio. Impacto: garantiza la protección de ecosistemas estratégicos, promueve la conectividad ecológica y refuerza la identidad ambiental de Puerto Plata.
	10	(E) Estratégico	O1_E5	Proyecto	Reforestación con especies nativas en áreas de alta pendiente	Objetivo: recuperar cobertura vegetal, y estabilizar laderas y suelos erosionados mediante la reforestación de laderas y pendientes críticas con especies nativas. Impacto: disminuye el riesgo de deslizamientos, mejora la biodiversidad y aporta a la captura de carbono.
	11	(E) Estratégico	O1_E6	Proyecto	Ecoparque Bosque Urbano Cerro Verde.	Objetivo: crear un parque urbano ecológico en Cerro Verde habilita funciones de conservación, recreación y educación ambiental. Impacto: incrementa la oferta de espacio público verde, promueve la cultura ambiental y protege ecosistemas locales.
	12	(E) Estratégico	O1_E7	Proyecto	Equipamiento Científico de educación ambiental para Conservación en la Loma Isabel de Torres	Objetivo: fortalecer procesos de conservación activa y control de la expansión urbana en la Loma Isabel de Torres mediante el desarrollo de un centro de investigación y educación ambiental en área de amortiguamiento Impacto: refuerza la ciencia y educación ambiental local, permite el monitoreo de especies endémicas y mejora la gestión sostenible del área.
	13	(C) Estudio complementario	O1_C3	Plan	Plan de Manejo de las áreas protegidas (Loma Isabel de Torres, Ruta Panorámica, y Parque Litoral Urbano Norte).	Objetivo: ordenar la gestión de áreas protegidas municipales mediante lineamientos de conservación, regulación de usos y proyectos ambientales Impacto: garantiza la integridad ecológica y funcional de estas áreas, regula los usos compatibles y promueve el ecoturismo como alternativa de desarrollo sostenible.
	Lineamiento estratégico 1.3. Protección y gestión del borde costero					
Fortalecimiento del borde costero marino como un elemento natural estructurante a nivel intermunicipal, potencia su vocación ecológica con usos de suelo compatibles y sostenibles	14	(R) Revitalización integral	O1_R4	Proyecto	Corredor Costero de Protección para el control de inundaciones y la recuperación ambiental de ecosistemas estratégicos en zonas priorizadas	Objetivo: reducir la exposición de la franja costera e instalar infraestructura ligera para el disfrute y uso recreativo, a través de la implementación de soluciones basadas en la naturaleza y medidas híbridas (parques inundables, humedales artificiales, barreras rompeolas con infraestructura verde y restauración de ecosistemas costeros como estuarios, mangles y playas) en Bahía de Maimón, Bahía Cofresí, Playa Costambar, Puerto de Puerto Plata, Playa Acapulco, Playa Puerto Plata, Playa Dorada, Playa Long Beach y el Bronx, incluyendo su espacio público en desuso. Impacto: reduce la vulnerabilidad costera frente a tsunamis e inundaciones, recupera ecosistemas estratégicos y diversifica la oferta turística y recreativa sostenible.

Tabla 1. Descripción de Proyectos Objetivo 1. Arup (2025)



Leyenda

- | | | | |
|--|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> --- Distritos Municipales ▭ Municipios ▭ Provincias — Malla vial principal — Red Hídrica ▭ Suelo urbano-urbanizable | <ul style="list-style-type: none"> ▨ O1.E1.Renaturalización Cuenca Alta ▭ O1.E2.Red de corredores verdes SF ▭ O1.E3.Red de corredores verdes distritales ▨ O1.E4.Reservorios comunitarios | <ul style="list-style-type: none"> ▭ O1.E5.Reforestación zonas de alta pendiente ▭ O1.E6.Ecoparques bosques de conservación ● O1.E7.Equipamientos científicos ▭ O1.R1.Infraestructura verde para barrios vulnerables | <ul style="list-style-type: none"> ▭ O1.R2.Reubicación de viviendas ▭ O1.R3.Restauración cuenca baja río San Marcos ▭ O1.R4.Corredor costero para recuperación ambiental ▭ O1.C3.Plan de Manejo |
|--|---|--|---|

Figura 2. Delimitación espacial proyectos Objetivo 1. Arup (2025)

1.1.2 Proyectos Objetivo 2. Puerto Plata conectada, accesible y con movilidad eficiente

Este objetivo orienta las acciones hacia la consolidación de un sistema de movilidad sostenible y seguro, con énfasis en la conectividad urbana e intermunicipal, la reducción de la congestión y la inclusión de medios alternativos con condiciones de accesibilidad universal. Se promueve el fortalecimiento de la malla vial existente, el desarrollo de nuevas vialidades alternativas y la creación de una red de movilidad activa y de bajas emisiones a través de corredores ecológicos. Así mismo, se busca integrar nodos logísticos vinculados a la actividad portuaria y productiva, con el fin de optimizar el flujo de mercancías y la competitividad territorial.

El objetivo se desarrolla a través de 16 proyectos estructurantes, distribuidos en 9 proyectos específicos, 2 planes y 4 programas, los cuales abordan estudios complementarios para la priorización del transporte público, la construcción de vías estratégicas para la descongestión y conectividad intermunicipal, y la optimización, mejora y revitalización de la red vial.

Los proyectos propuestos responden a los siguientes ODS:

- **ODS 11 – Ciudades y comunidades sostenibles**
Meta 11.2: Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos.
Meta 11.a: Apoyar vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre zonas urbanas, periurbanas y rurales.
- **ODS 9 – Industria, innovación e infraestructura**
Meta 9.1: Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano.
- **ODS 13 – Acción por el clima**
Meta 13.2: Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales, incluyendo en este caso planes de movilidad baja en emisiones y sostenibles.

Ejes de acción	#	Categoría	Cód.	Tipo	Nombre	Descripción
O2. Fortalecer la conectividad vial y la accesibilidad territorial mediante conexiones urbano-rurales adecuadas y una red vial continua y funcional, como soporte de un sistema de movilidad sostenible, multimodal y eficiente que reduce los tiempos de desplazamiento, prioriza modos limpios y colectivos y garantiza el acceso equitativo a oportunidades económicas y equipamientos sociales, promueve la cohesión territorial a escala municipal y su integración con los sistemas regionales						
Lineamiento estratégico 2.1. Conectividad vial y transporte público						
Consolidación de una red vial funcional jerarquizada y cualificada que articule adecuadamente desde la escala de proximidad, las zonas urbanas y rurales, hasta el soporte eficiente de accesos, flujos y dinámicas de movilidad intermunicipal.	15	(R) Revitalización integral	O2_R1	Programa	Nuevo eje Vía ecológica y su área de influencia directa: Tramo Norte y Sur.	Objetivo: consolidar la nueva vía ecológica como eje paisajístico, ambiental y de movilidad sostenible, mediante estudios de factibilidad, diseño y construcción en sus tramos norte y sur. El tramo central hará parte de intervenciones posteriores por su complejidad técnica, socioambiental y económica. Impacto: articula funciones de conectividad vial con servicios ambientales y recreativos, descongestiona el área urbana y funciona como barrera de contención para la expansión urbana.
	16	(C) Estudio complementario	O2_C1	Plan	Plan Especial de Movilidad Urbana para San Felipe	Objetivo: definir un marco técnico de movilidad sostenible a través de lineamientos técnicos de ordenamiento del tránsito, transporte y modos no motorizados. Impacto: proporciona una hoja de ruta clara para priorizar inversiones, optimizar el transporte público, y avanzar hacia un modelo urbano accesible y bajo en emisiones.

Ejes de acción	#	Categoría	Cód.	Tipo	Nombre	Descripción
Implementación de nodos de intercambio modal, promueve la	17	(E) Estratégico	O2_E1	Proyecto	Consolidación de la malla vial secundaria en sector Torre Alta - El Doral	<p>Objetivo: completar la red vial secundaria con la construcción y habilitación de tramos viales como: Cantabria, Av. Hermanas Mirabal, Enlace turístico, Puig y Calle Principal, que incluya perfiles viales adaptados a la propuesta de edificabilidad y usos, adecuación de andenes, señalización y mobiliario urbano.</p> <p>Impacto: disminuye la congestión del centro, mejora la accesibilidad de barrios residenciales y fortalece la integración de centralidades.</p>
	18	(E) Estratégico	O2_E2	Proyecto	Consolidación de malla vial alternativa de descongestión hacia Vía Ecológica.	<p>Objetivo: reforzar la movilidad de borde a través del mejoramiento del perfil vial de la Av. Palma Sola en su sección San Marcos Abajo - Calle Los Rieles hasta la nueva Vía Ecológica, y construcción de vías secundarias y terciarias en zonas urbanizable de Maggiolo, incluye obras de drenaje urbano y señalización.</p> <p>Impacto: permite una movilidad más eficiente en periferia, reduce presión sobre vías principales y evita desarrollos desordenados.</p>
	19	(E) Estratégico	O2_E3	Proyecto	Mejoramiento de la vía Maimón - Guzmancito - Cambiazo	<p>Objetivo: fortalecer la integración intermunicipal mediante el mejoramiento y adecuación de la vía costera, con pavimentación, bahías de parada y señalética turística.</p> <p>Impacto: favorece el turismo costero, facilita el transporte de bienes y servicios, y amplía el acceso a centralidades urbanas.</p>
	20	(E) Estratégico	O2_E4	Proyecto	Perfilamiento del Camino a Cupey como vía variante o alternativa de conexión norte-sur en San Felipe	<p>Objetivo: proveer una alternativa de conexión vial para la descongestión urbana, mediante el mejoramiento y ampliación del camino a Cupey, con obras de drenaje, miradores paisajísticos, y accesos y cruces seguros.</p> <p>Impacto: aumenta la capacidad vial, facilita la movilidad regional y ordena el crecimiento urbano.</p>
	21	(E) Estratégico	O2_E6	Proyecto	Continuidad de la Av. de borde General Gregorio Luperón en sector Padre Granero y Costa Dorada	<p>Objetivo: completar el corredor urbano-turístico de borde extiende su recorrido para darle continuidad, incluye el bicicarril, arborización y mobiliario urbano.</p> <p>Impacto: refuerza la movilidad costera, apoya la dinámica turística y leva la calidad del espacio urbano de borde.</p>
	22	(E) Estratégico	O2_E7	Proyecto	Perfilamiento del corredor zonal alternativa vial Camino Viejo a Maggiolo.	<p>Objetivo: jerarquizar y adecuar la vía como corredor alternativo, a través del mejoramiento de su pavimento, la adecuación de andenes y mobiliario urbano, cruces seguros, iluminación y drenaje sostenible.</p> <p>Impacto: provee una ruta segura y eficiente, alivia el tránsito en vías principales y mejora la accesibilidad de zonas periféricas.</p>
	23	(E) Estratégico	O2_E8	Programa	Mejoramiento y nuevas vías secundarias distritales	<p>Objetivo: potenciar la conectividad local, a través de la construcción y rehabilitación de nuevas vías de carácter secundario en distritos municipales, con perfiles viales adecuados al contexto.</p> <p>Impacto: aumenta la accesibilidad en comunidades rurales, potencia la integración territorial y mejora la competitividad local.</p>
	24	(E) Estratégico	O2_E9	Programa	Terminales de integración de	<p>Objetivo: organizar los puntos de llegada del transporte intermunicipal e intramunicipal, mediante el mejoramiento de las terminales de transporte</p>

Ejes de acción	#	Categoría	Cód.	Tipo	Nombre	Descripción
localización estratégica de densidades, servicios y equipamientos en su área de influencia con el fin de mejorar la accesibilidad, conectividad y aprovechamiento eficiente del suelo en los subcentros urbanos.	25	(E) Estratégico	O2_E10	Proyecto	transporte intermunicipal Optimización de intersecciones clave para la movilidad en Av. Manolo Tavarez	intermunicipales para la integración con otros modos de transporte y la revitalización del entorno. Impacto: facilita el cambio modal, establece acceso a servicios inmediatos para usuarios y aumenta la eficiencia del sistema de transporte. Objetivo: mejorar la eficiencia del tránsito urbano mediante el rediseño geométrico de las intersecciones correspondientes a: Av. Manolo Tavarez - Calle Camino Real, Av. Manolo Tavarez- Av. José Eugenio Kundhart, Av. Manolo Tavarez-Av. Pedro Clisante, Rotonda Yumbo. Impacto: aumenta la fluidez del tránsito urbano, disminuye la accidentalidad, reduce los tiempos de viaje.
	26	C. Estudio complementario	O2_C2	Plan	Plan urbano de estacionamientos públicos	Objetivo: regular la oferta y localización de estacionamientos, a través de la formulación de un documento técnico con lineamientos y proyectos. Impacto: disminuye la presión sobre el centro urbano y subcentros de San Felipe, ordena el espacio público y favorece modos de transporte sostenibles.
Lineamiento 2.2. Movilidad activa						
Reglamentación de espacios públicos orientados a la movilidad activa , para garantizar la accesibilidad segura y equitativa a bienes y servicios de proximidad, integra criterios de sostenibilidad ambiental, infraestructura verde y confort urbano.	27	(E) Estratégico	O2_E11	Proyecto	Red de Cicloinfraestructura Prioritaria San Felipe y Maimón	Objetivo: promover la movilidad ciclista mediante la construcción y adecuación de tramos de ciclovías estructurantes en corredores priorizados y conectados a centralidades urbanas, incluye una propuesta paisajística. Impacto: amplía la oferta de movilidad de bajas emisiones, incentiva hábitos saludables y ofrece una alternativa de transporte accesible para residentes y visitantes.
	28	(E) Estratégico	O2_E12	Programa	Mejoramiento de andenes en subcentralidades priorizadas.	Objetivo: mejorar las condiciones de caminabilidad, a través de intervenciones de accesibilidad, continuación y amoblamiento de andenes en barrios y nodos locales. Impacto: garantiza movilidad activa segura, fortalece la cohesión barrial y mejora el acceso equitativo a servicios urbanos.
	29	(E) Estratégico	O2_R2	Proyecto	Revitalización paisajística en ejes viales principales	Objetivo: integrar criterios ambientales e infraestructura verde en corredores urbanos principales mediante arborización, mobiliario y drenaje sostenible. Impacto: mejora la calidad ambiental urbana con la reducción de la isla de calor urbana, promueve movilidad activa y bajas emisiones, incrementa el confort térmico
Lineamiento 2.3. Logística territorial						
Optimización del sistema logístico portuario mediante la planificación del suelo y la jerarquización vial en torno a terminales marítimas, promueve áreas de intercambio multimodal, zonas de valor logístico y una mejor articulación puerto-ciudad.	30	(E) Estratégico	O2_E13	Proyecto	Consolidación de Corredor logístico, industrial y portuario: Calle Antigua Vía Férrea - Principal Costambar - Zona Industrial	Objetivo: ordenar y fortalecer el sistema vial logístico de Puerto Plata, mediante la ampliación de la vía logística, asignación de carril preferente, mejoramiento de andenes y propuesta de paisajismo. Impacto: incrementa la eficiencia logística, reduce conflictos con tránsito urbano y refuerza la competitividad portuaria.

Tabla 2. Descripción de Proyectos Objetivo 2. Arup (2025)

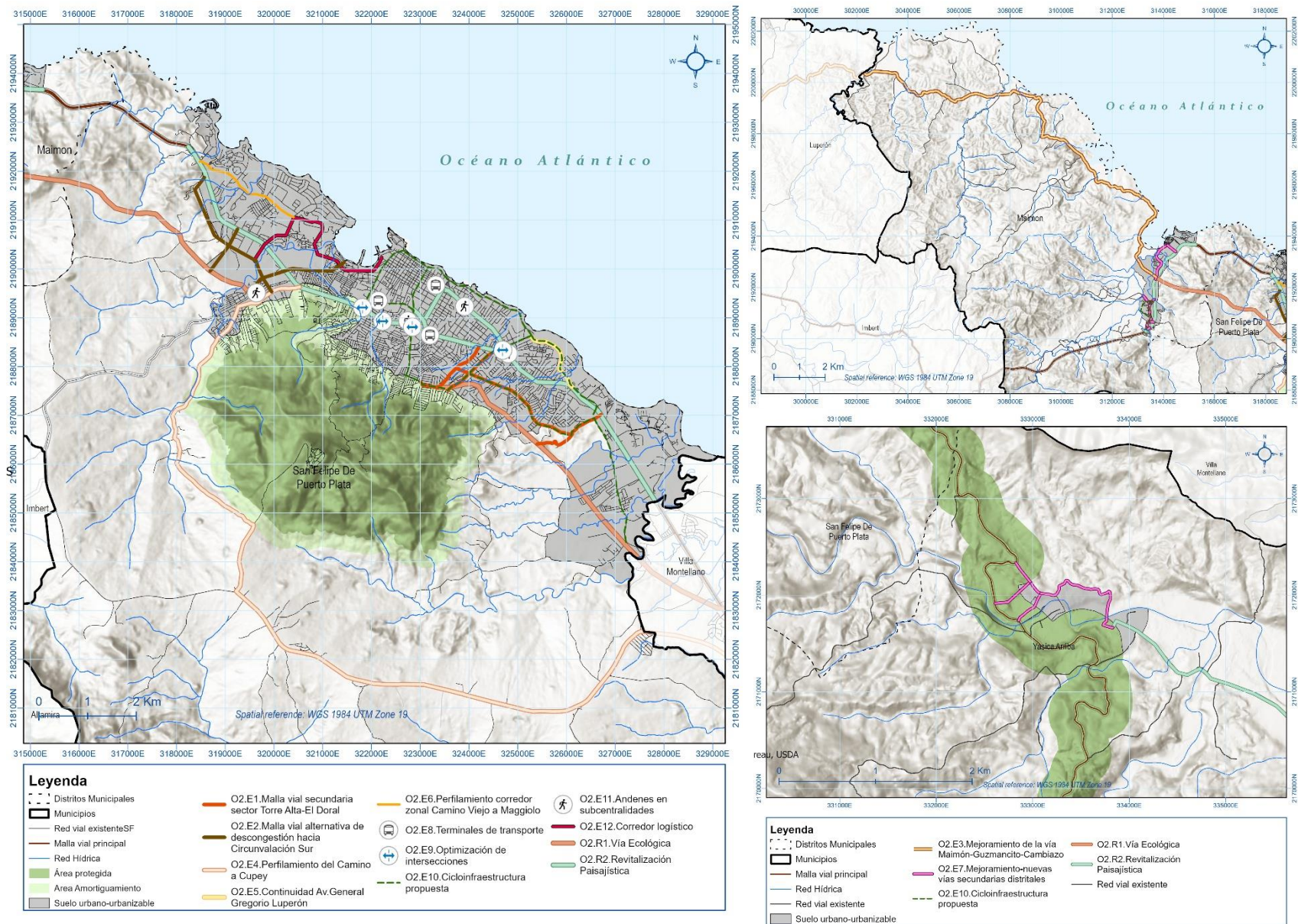


Figura 3. Delimitación espacial proyectos Objetivo 2. Arup (2025)

1.1.3 Proyectos Objetivo 3. Puerto Plata competitiva y económicamente diversa

Este objetivo impulsa la diversificación productiva del municipio, potencia el turismo sostenible y regenerativo, la economía agropecuaria y agroindustrial, y la consolidación del sector industrial-logístico para fortalecer la economía local. Se proponen proyectos turísticos, productivos y de formación local, mientras se consolida la base industrial y logística.

El objetivo se materializa en 11 proyectos estructurantes, de los cuales 8 son proyectos específicos, 2 programas y 1, un plan.

Estos abordan la integración de actividades turísticas comunitarias, la promoción de circuitos cortos de comercialización, el desarrollo de corredores temáticos y productivos, y la habilitación de espacios de formación para empleo. Así mismo, incluyen, la modernización del conjunto industrial, la generación de nodos logísticos y la regulación de actividades de alto impacto.

Los proyectos planteados se enmarcan en los siguientes ODS:

- **ODS 2 – Hambre cero**

Meta 2.3: Duplicar la productividad agrícola y los ingresos de los productores de alimentos en pequeña escala.

Meta 2.a: Aumentar las inversiones en infraestructura rural, investigación agrícola y servicios de extensión.

- **ODS 8 – Trabajo decente y crecimiento económico**

Meta 8.2: Lograr niveles más altos de productividad económica mediante la diversificación, la modernización tecnológica y la innovación.

Meta 8.3: Promover políticas orientadas al desarrollo que apoyen las actividades productivas y la innovación.

Meta 8.9: Elaborar y aplicar políticas para promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.

- **ODS 9 – Industria, innovación e infraestructura**

Meta 9.3: Aumentar el acceso de las pequeñas industrias y otras empresas en las cadenas de valor y los mercados.

- **ODS 11 – Ciudades y comunidades sostenibles**

Meta 11.a: Apoyar vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre zonas urbanas, periurbanas y rurales mediante el fortalecimiento de la planificación del desarrollo nacional y regional.

- **ODS 12 – Producción y consumo responsables**

Meta 12.2: Lograr la gestión sostenible y el uso eficiente de los recursos naturales.

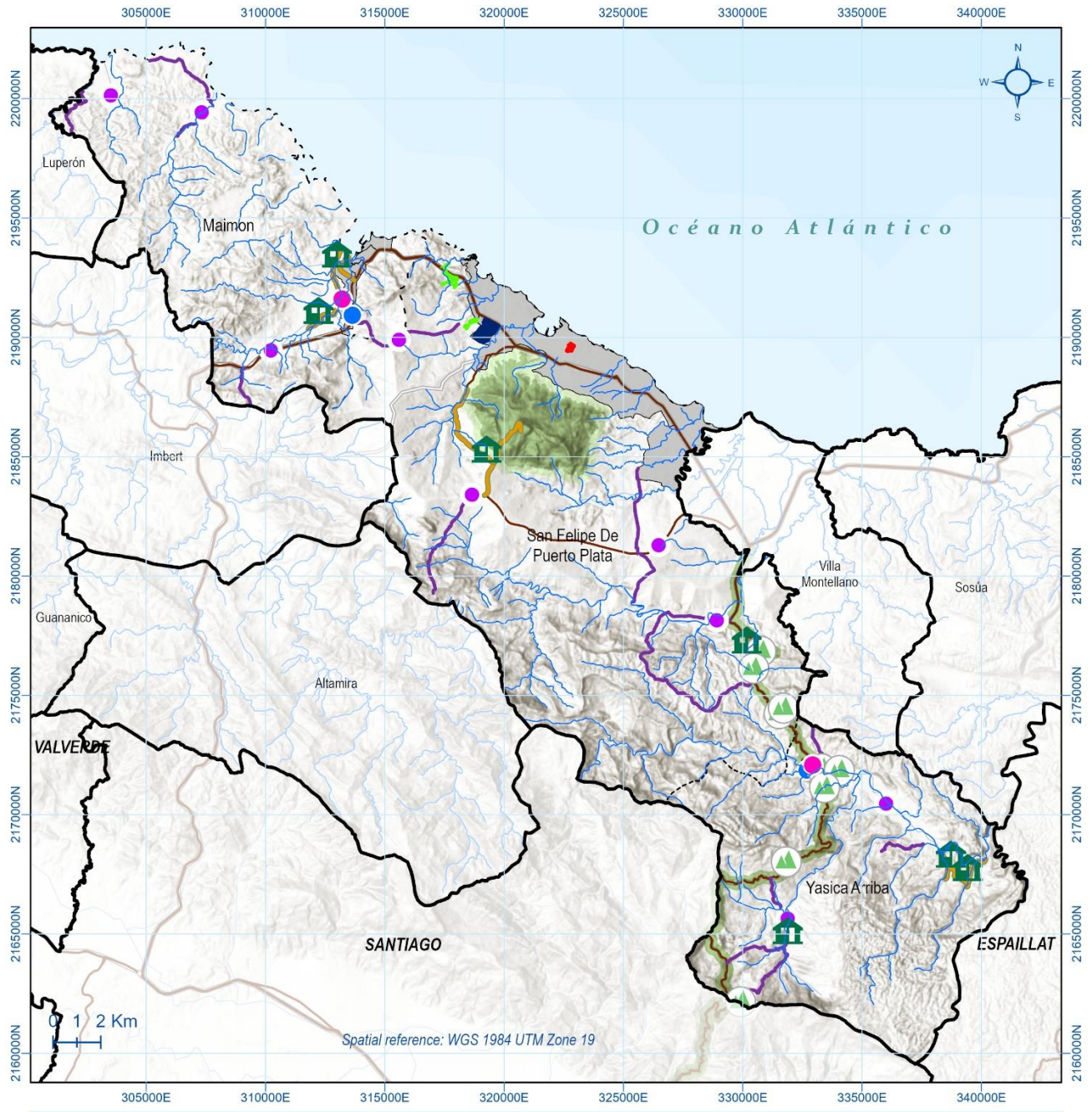
Meta 12.a: Apoyar a los países en desarrollo para que fortalezcan su capacidad científica y tecnológica con el fin de avanzar hacia modalidades de consumo y producción más sostenibles.

Ejes de acción	#	Categoría	Cód.	Tipo	Nombre	Descripción
O3. Impulsar la diversificación productiva del municipio para consolidar un territorio competitivo y sostenible mediante la reglamentación eficiente del suelo urbano y rural, la consolidación de cadenas productivas de valor y el aprovechamiento del potencial logístico de los puertos marítimos, fortalece sectores estratégicos como el turismo, la actividad agropecuaria, la agroindustria y las economías emergentes						
Lineamiento estratégico 3.1. Turismo sostenible						
Consolidación de una oferta de turismo diversificado y regenerativo articulado armoniosamente con las	31	(E) Estratégico	O3_E1	Programa	Itinerario de Miradores Escénicos en la Ruta Panorámica	Objetivo: consolidar un sistema de miradores en puntos estratégicos de la ruta panorámica mediante intervenciones paisajísticas, mobiliario recreativo y puntos de acceso. Impacto: diversifica la oferta turística, fortalece la identidad del paisaje y amplía los beneficios para comunidades locales.

Ejes de acción	#	Categoría	Cód.	Tipo	Nombre	Descripción
comunidades locales, el patrimonio cultural y natural.	32	(E) Estratégico	O3_E2	Proyecto	Red de corredores ecoturísticos y de paisaje productivo	Objetivo: desarrollar corredores temáticos que integren atractivos naturales, rutas productivas y servicios turísticos comunitarios, mediante senderos peatonales, ciclorrutas, señalética y espacios de permanencia al interior de zonas rurales vinculadas a los ríos Sonador, Yásica, Maimón y asociados. Impacto: genera alternativas de turismo diversificado, y conecta economías rurales con el sector turístico formal al interior del municipio.
	33	(E) Estratégico	O3_E3	Proyecto	Centros comunitarios de turismo sostenible	Objetivo: implementar equipamientos comunitarios que integren hospedaje, interpretación cultural y prestación de servicios turísticos sostenibles con base local. Impacto: amplía la participación local en la economía turística, reduce desigualdades y fortalece la identidad territorial.
	34	(C) Estudio complementario	O3_C1	Plan	Plan de Desarrollo Turístico para Puerto Plata	Objetivo: definir lineamientos estratégicos para diversificar la oferta turística, integra atractivos principales y potenciales, alojamientos temporales, actividades rurales, patrimonio cultural, naturaleza, borde costero, comunidades locales y un portafolio de inversiones. Impacto: establece un marco de acción que orienta proyectos turísticos sostenibles, posiciona al municipio como destino competitivo y regenerativo.
	35	(E) Estratégico	O3_E4	Programa	Centros de Innovación y Formación Agropecuaria en subcentros distritales	Objetivo: implementar centros de formación práctica, laboratorios y viveros para investigación y producción de semillas, espacios de capacitación técnica, y parcelas demostrativas para impulsar la reconversión agropecuaria y garantizar la seguridad alimentaria. Impacto: mejora la productividad rural, fomenta prácticas sostenibles y aumenta la competitividad agropecuaria del municipio.
Lineamiento estratégico 3.2. Seguridad alimentaria						
Protección del valor productivo del suelo agropecuario y fomento a formas de producción rural sostenible, compatible con los medios de vida e identidad rural como soporte de la autonomía territorial y la seguridad alimentaria.	36	(E) Estratégico	O3_E5	Proyecto	Centros rurales distritales de transformación agroindustrial y de acopio rural	Objetivo: desarrollar instalaciones agroindustriales básicas por distrito municipal para procesamiento local mediante infraestructura de almacenamiento, clasificación y distribución en zonas rurales, y se encuentren altamente conectados a los ejes viales intermunicipales y provinciales. Impacto: fortalece la cadena de valor agropecuaria, reduce pérdidas postcosecha, agrega valor a la producción rural, fomenta el empleo y mejora la competitividad regional.
	37	(E) Estratégico	O3_E6	Proyecto	Infraestructura comunitaria para mercados de proximidad	Objetivo: construir instalaciones adecuadas en donde se desarrolle la comercialización directa de productos agropecuarios, ferias de conocimiento, encuentros y transmisión del conocimiento sobre prácticas campesinas. Impacto: refuerza circuitos cortos de comercialización, mejora ingresos rurales y reduce intermediación.
	38	(E) Estratégico	O3_E7	Proyecto	Mejoramiento y nuevas vías rurales para la logística agropecuaria	Objetivo: mejorar y adecuar caminos rurales estratégicos para transporte de productos y conexión con centros de acopio y centros de innovación agropecuaria, a través su pavimentación, ampliación y continuación con enfoque de sostenibilidad.
Fomento a cadenas productivas compatibles con los medios de vida urbanos y rurales, que integren el sistema productivo con el uso sostenible del paisaje y la funcionalidad ecosistémica, promueve la integración económica de Yásica Arriba, Maimón y San Felipe.						

Ejes de acción	#	Categoría	Cód.	Tipo	Nombre	Descripción
						Impacto: reduce tiempos y costos de transporte, mejora la competitividad rural y facilita el acceso a servicios.
Lineamiento estratégico 3.3. Compatibilidad de usos						
Regulación de usos de alto impacto mediante la definición de áreas específicas para minería, industria y producción energética, con condiciones de localización, amortiguación, valor agregado y control ambiental, que garanticen su compatibilidad territorial y minimicen conflictos de uso.	39	(E) Estratégico	O3_E8	Proyecto	Renovación Urbana del Entorno del Mercado Municipal de San Felipe	Objetivo: regenerar el área de influencia del mercado municipal mediante mejoras en espacio público, accesibilidad y servicios. Impacto: potencia la funcionalidad del mercado, dinamiza la economía urbana y revitaliza el centro de San Felipe.
	40	(E) Estratégico	O3_E9	Proyecto	Sistema de Parques Periurbanos de Amortiguamiento Ambiental y Paisajístico	Objetivo: implementar parques en zonas de impacto por canteras a cielo abierto en Maggiolo y Relleno Sanitario en sector Cofresí como espacios de transición ambiental, mediante la integración del paisaje, arborización, soluciones basadas en la naturaleza innovadoras y zonas recreativas. Impacto: mitiga impactos ambientales, mejora el paisaje periurbano y ofrece nuevas áreas de recreación.
	41	(E) Estratégico	O3_E10	Proyecto	Modernización del polígono industrial de Zona Franca y ampliación de oferta en área urbanizable.	Objetivo: renovar el polígono industrial existente y expandir la oferta de suelo para actividades económicas, a través del mejoramiento y revitalización del entorno urbano inmediato. Impacto: aumenta la competitividad industrial, genera empleo y fortalece la base económica del municipio.

Tabla 3. Descripción de Proyectos Objetivo 3. Arup (2025)



Leyenda			
	Distritos Municipales		O3.E6. Infraestructura mercados de proximidad
	Municipios		O3.E3. Centros comunitarios de turismo sostenible
	Provincias		O3.E4. Centros de innovación y formación agropecuaria
	Malla vial principal		O3.E5. Centros de acopio y transformación
	Red Hídrica		O3.E7. Mejoramiento y nuevas vías rurales
	Area Amortiguamiento		O3.E8. Renovación urbana entorno Mercado
	Área protegida		O3.E1. Miradores Ruta Panorámica
	Suelo urbano-urbanizable		O3.E2. Corredores ecoturísticos y de paisaje productivo
			O3.E9. Parques periurbanos de amortiguamiento
			O3.E10. Modernización y ampliación zona franca

Figura 4. Delimitación espacial proyectos Objetivo 3. Arup (2025)

1.1.4 Proyectos Objetivo 4. Puerto Plata inclusiva, habitable y equitativa

El objetivo busca garantizar el acceso equitativo a vivienda digna, servicios básicos, equipamientos sociales y espacios públicos de calidad en todo el municipio, incluye áreas urbanas y rurales. Se pretende ampliar la cobertura de infraestructura esencial y consolidar reservas de suelo para la expansión habitacional y el desarrollo de proyectos de infraestructura de soporte.

A través de 16 proyectos estructurantes, los cuales incluyen 10 proyectos específicos, 5 programas y 1 plan, se promueve el mejoramiento integral de barrios y asentamientos, intervenciones, soluciones habitacionales, desarrollo de nuevos espacios públicos y equipamientos comunitarios, y la ampliación de servicios públicos básicos para reducir desigualdades territoriales y mejorar la calidad de vida de los habitantes.

Los proyectos propuestos responden a los siguientes ODS:

- **ODS 6 – Agua limpia y saneamiento**

Meta 6.1: Lograr el acceso universal y equitativo al agua potable segura a un precio asequible.

Meta 6.2: Lograr el acceso a servicios de saneamiento e higiene adecuados y equitativos para todos.

- **ODS 10 – Reducción de las desigualdades**

Meta 10.2: Potenciar y promover la inclusión social, económica y política de todas las personas.

- **ODS 11 – Ciudades y comunidades sostenibles**

Meta 11.1: Asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles, y mejorar los barrios marginales.

Meta 11.3: Aumentar la urbanización inclusiva y sostenible.

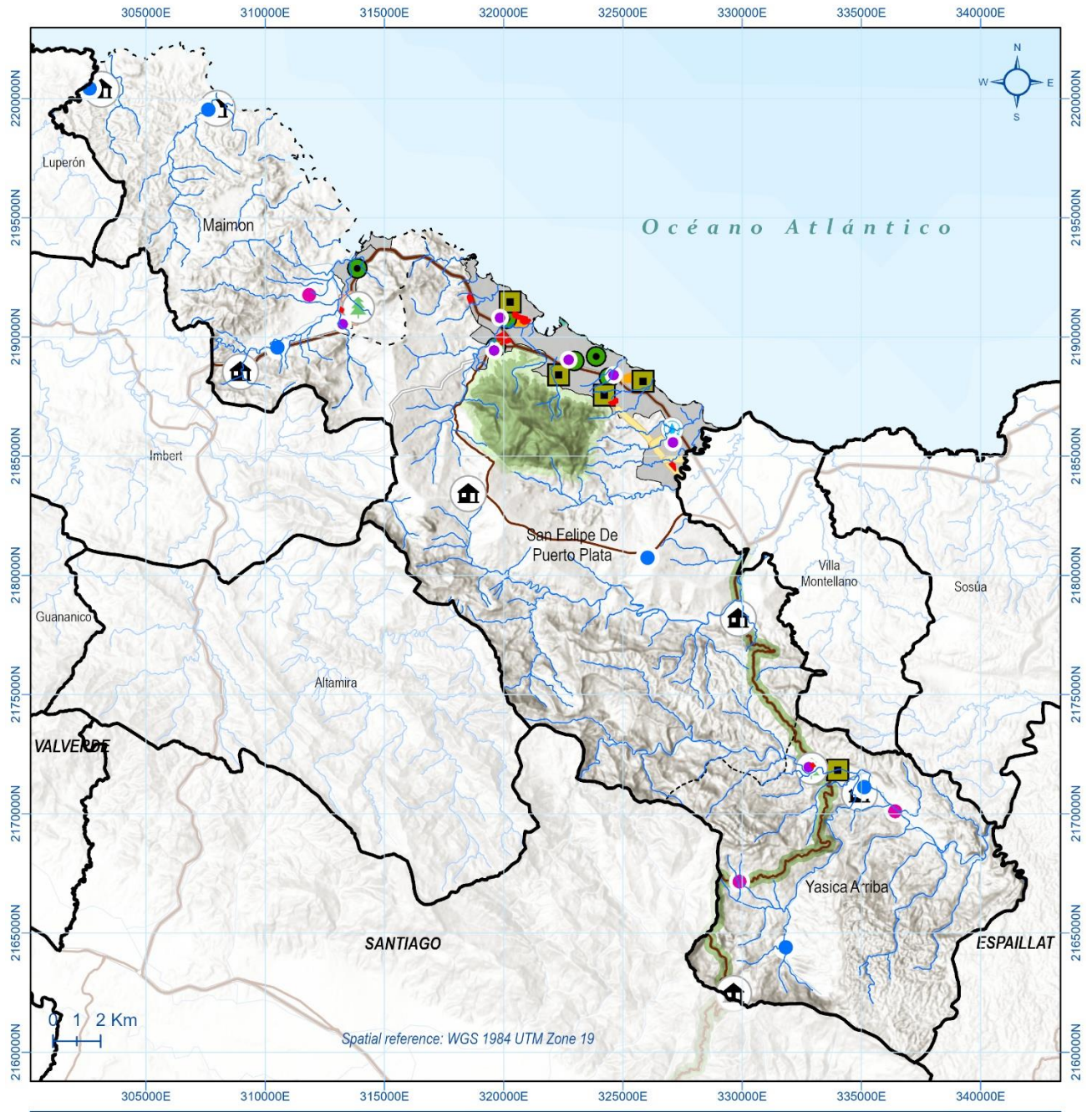
Meta 11.7: Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles.

Ejes de acción	#	Categoría	Cód.	Tipo	Nombre	Descripción
O4. Propender por la reducción de desigualdades territoriales mediante un ordenamiento que garantice el acceso equitativo a vivienda asequible, la cobertura de infraestructura de servicios públicos de calidad, la suficiencia de equipamientos colectivos y espacio público consolida asentamientos humanos habitables, seguros, y generadores de bienestar para todos y todas						
Lineamiento estratégico 4.1. Hábitat digno e inclusivo						
Consolidación de una oferta habitacional cualificada y asequible, integrada a su entorno funcional , en áreas con una infraestructura de soporte suficiente para generar condiciones adecuadas de habitabilidad y accesibilidad a equipamientos y servicios básicos.	42	(E) Estratégico	O4_E1	Programa	Vivienda asequible en sectores priorizados.	Objetivo: desarrollar proyectos habitacionales en áreas urbanas con predios vacíos de más de 3000m2 como El Javillar, San Marcos Abajo, Maggiolo Adentro, Marapica, Muñoz, Maimón Centro y Yásica Arriba, con provisión de servicios, equipamientos y espacio público. Impacto: disminuye el déficit habitacional urbano, reduce la desigualdad de acceso a vivienda, mejora la calidad de vida y previene la expansión informal.
	43	(R) Revitalización integral	O4_R1	Programa	Mejoramiento integral en asentamientos rurales dispersos priorizados.	Objetivo: ejecutar intervenciones integrales en asentamientos rurales priorizados como Los Caños, Las Lajas de Yaroa y El Mango, a través de mejoramiento de vivienda, y de la cobertura de servicios básicos, así como el espacio público existente. Impacto: disminuye la precariedad en zonas rurales, fortalece la permanencia en el territorio y mejora las condiciones de vida.
	44	(R) Revitalización integral	O4_R2	Programa	Mejoramiento integral de barrios vulnerables	Objetivo: rehabilitar barrios periféricos vulnerables con déficit de servicios, espacio público y equipamientos como El Javillar, Padre Graneros, a través

Ejes de acción	#	Categoría	Cód.	Tipo	Nombre	Descripción
	45	(R) Revitalización integral	O4_R3	Programa	Vivienda nueva rural productiva	<p>del mejoramiento de vivienda, y la recuperación y generación de espacio público.</p> <p>Impacto: mejora la habitabilidad urbana, reduce vulnerabilidades y ordena la expansión de la ciudad.</p> <p>Objetivo: implementar soluciones habitacionales en asentamientos rurales dispersos priorizados como Los Cacaos, Cupey, Camú, La Cumbre, Los Pomos, Cambiazo, Guzmancito, integra vivienda digna con espacios y equipamientos para actividades productivas (huertos familiares, módulos de transformación a pequeña escala, bodegas).</p> <p>Impacto: mejora la calidad de vida en zonas rurales, fortalece la permanencia de la población campesina y contribuye a la seguridad alimentaria y sostenibilidad territorial.</p>
Lineamiento estratégico 4.2. Infraestructura y servicios de soporte						
Consolidación de una red de nodos de equipamientos colectivos con una distribución territorial adecuada para promover mayor cobertura de servicios sociales en las diferentes escalas territoriales.	46	(E) Estratégico	O4_E2	Proyecto	Nuevos equipamientos en subcentralidades urbanas.	<p>Objetivo: construir equipamientos sociales y comunitarios en subcentralidades para ampliar cobertura y descentralizar servicios, mediante adecuación de predios disponibles o renovación de sectores.</p> <p>Impacto: fortalece la proximidad, reduce tiempos de traslado y equilibra la distribución de servicios en el territorio.</p>
	47	(E) Estratégico	O4_E3	Proyecto	Red rural de centros integrales del cuidado	<p>Objetivo: establecer centros multifuncionales en comunidades rurales dispersas para articular servicios básicos de salud, educación, recreación y asistencia social en un mismo espacio.</p> <p>Impacto: reduce brechas en el acceso a servicios en áreas rurales, fortalece la cohesión comunitaria y promueve la equidad territorial en la provisión de equipamientos sociales.</p>
	48	(E) Estratégico	O4_E4	Proyecto	Sistema zonal de plazas y parques para el encuentro y la recreación a nivel distrital.	<p>Objetivo: crear y consolidar plazas y parques de encuentro y recreación en cabeceras distritales, en donde se realicen intervenciones de diseño inclusivo con paisajismo y dotación de mobiliario urbano adecuado.</p> <p>Impacto: amplía la cobertura de espacio público, fortalece la cohesión social y descentraliza la oferta recreativa.</p>
Generación de nuevo espacio público efectivo para incrementar su cobertura y permitir actividades de recreación, contemplación y encuentro para todas y todos.	49	(E) Estratégico	O4_E5	Proyecto	Sistema de parques urbanos de escala local en áreas residenciales deficitarias.	<p>Objetivo: implementar pequeños parques barriales de proximidad, mediante adecuación de lotes vacantes, arborización y espacios de juego infantil.</p> <p>Impacto: Aumenta la equidad territorial en el acceso a recreación, mejora la cohesión comunitaria y refuerza el derecho al espacio público.</p>
	50	(E) Estratégico	O4_E6	Proyecto	Revitalización del Parque Litoral Urbano Norte.	<p>Objetivo: intervenir integralmente el borde costero entre La Puntilla y Playa El Bronx mediante la rehabilitación de senderos, iluminación, mobiliario, vegetación costera y accesibilidad universal.</p> <p>Impacto: ordena la franja litoral, mejora el acceso ciudadano, fortalece el atractivo turístico y garantiza la conservación del borde costero.</p>
	51	(C) Estudio complementario	O4_C1	Plan	Formulación del Plan Estratégico de Espacio Público.	<p>Objetivo: definir lineamientos y acciones prioritarias para la consolidación y gestión del espacio público en todo el municipio, incluye una guía para el arbolado urbano y la intervención-adequación de espacio público efectivo en el municipio de acuerdo con sus categorías.</p>

Ejes de acción	#	Categoría	Cód.	Tipo	Nombre	Descripción
Provisión suficiente de infraestructuras de soporte territorial de agua y saneamiento, energía eléctrica y gestión de residuos que aseguren alta cobertura y calidad en áreas consolidadas y de futuro crecimiento en el marco de la sostenibilidad y eficiencia territorial.	52	(E) Estratégico	O4_E7	Proyecto	Red de espacio público asociado a centralidades urbanas.	Impacto: orienta inversiones y garantiza que el espacio público se convierta en soporte de equidad, cohesión social y calidad urbana. Objetivo: consolidar una red de parques y plazas en torno a las centralidades definida, mediante diseño urbano integrado, mobiliario especializado y paisajismo.
	53	(E) Estratégico	O4_E8	Proyecto	Planta de tratamiento de aguas residuales en sector Muñoz.	Impacto: aumenta la calidad de los entornos urbanos de alta intensidad, dinamiza la economía local y refuerza el sentido de pertenencia. Objetivo: construir planta para el manejo de aguas residuales de la nueva área de expansión urbana, mediante tecnología adecuada y redes de conducción que reduzcan descargas directas. Impacto: garantiza saneamiento ambiental, previene contaminación hídrica y mejora la sostenibilidad urbana.
	54	(E) Estratégico	O4_E9	Proyecto	Obras de drenaje pluvial en sector Muñoz.	Objetivo: desarrollar infraestructura de drenaje pluvial en la zona de expansión de Muñoz de San Felipe, mediante un Sistema de Drenaje Urbano Sostenible (SUDS) ubicado sobre la infraestructura vial primaria y secundaria. Impacto: reduce riesgo de inundaciones, mejora la resiliencia y aporta beneficios ambientales.
	55	(E) Estratégico	O4_E10	Proyecto	Obras de drenaje pluvial en área de expansión urbana de Maimón.	Objetivo: desarrollar infraestructura de drenaje pluvial en el área urbana de Maimón, mediante un Sistema de Drenaje Urbano Sostenible (SUDS) ubicado sobre la infraestructura vial primaria y secundaria. Impacto: disminuye vulnerabilidad climática, protege la población y aumenta la seguridad urbana.
	56	(E) Estratégico	O4_E11	Programa	Mejoramiento de infraestructura de servicios públicos distritales.	Objetivo: ampliar y modernizar sistemas de acueducto y alcantarillado en distritos municipales, mediante reposición de tuberías, optimización de redes, utilización de tecnología. Impacto: incrementa eficiencia u contabilidad de los servicios urbanos, garantiza acceso a servicios básicos, reduce inequidades territoriales y fortalece la resiliencia local.
	57	(E) Estratégico	O4_E12	Proyecto	Infraestructura de alternativas sostenibles para servicios públicos rurales.	Objetivo: implementar soluciones sostenibles de provisión de agua, saneamiento y energía en zonas rural, mediante sistemas descentralizados de energía sostenible como paneles solares, captación de agua lluvia, biodigestores, entre otros. Impacto: reduce inequidad territorial y brechas urbano-rurales, fortalece la autosuficiencia rural y promueve energías limpias.

Tabla 4. Descripción de Proyectos Objetivo 4. Arup (2025)



Leyenda

Municipios	O4.R1.Mejoramiento integral de asentamiento rural	O4.E4.Parques y plazas distritales	O4.E1.Vivienda asequible priorizada
Distritos Municipales	O4.R3.Vivienda rural nueva	O4.E7.Red de espacios públicos en subcentros	O4.E6.Revitalización del Parque Litoral
Provincias	O4.E2.Equipamientos subcentralidades	O4.E8.PTAR Muñoz	O4.E9.ServiciosMuñoz
Malla vial principal	O4.E3.Red rural de centros de cuidado	O4.R2.Mejoramiento integral de barrios vulnerables	O4.E10.ServiciosMaimón
Red Hídrica		O4.E5.Sistema de parques urbanos locales	
Area Amortiguamiento			
Área protegida			
Suelo urbano-urbanizable			

Figura 5. Delimitación espacial proyectos Objetivo 4. Arup (2025)

1.1.5 Proyectos Objetivo 5. Puerto Plata compacta y planificada

Este objetivo promueve un modelo urbano con un crecimiento ordenado, a través de la delimitación de áreas de expansión con criterios robustos de aptitud territorial, zonas de exclusión para proteger suelos agrícolas y de función ecológica, y generar un mayor control sobre la toma de decisiones y regulaciones de asentamientos. Se busca prevenir la dispersión urbana y garantizar un desarrollo equilibrado.

El objetivo se materializa en 3 proyectos estructurantes, todos ellos específicos que incluyen la gestión y monitoreo del territorio, y el establecimiento de reglas claras para evitar la expansión urbana en áreas no aptas para ello, y para la intervención edificatoria y de espacio público.

Los proyectos se enmarcan en los siguientes ODS:

- **ODS 11 – Ciudades y comunidades sostenibles**

Meta 11.1: Garantizar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles.

Meta 11.2: Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles.

Meta 11.a: Apoyar vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre zonas urbanas, periurbanas y rurales.

- **ODS 10 – Reducción de las desigualdades**

Meta 10.2: Promover la inclusión social, económica y política de todas las personas.

Ejes de acción	#	Categoría	Cód.	Tipo	Nombre	Descripción
O5. Promover una estructura territorial policéntrica y equilibrada , mediante la reglamentación de usos compatibles, definición de densidades equilibradas y consolidación de nodos de bienes y servicios locales, que articulen los distritos municipales, potencien sus actividades económicas y garanticen a la población urbana y rural el acceso equitativo a servicios públicos, equipamientos y oportunidades						
Lineamiento estratégico 5.1. Control del crecimiento urbano						
Delimitación de áreas prioritarias de crecimiento urbano para evitar la ocupación dispersa de áreas agrícolas o ambientalmente sensibles y propender por un crecimiento regulado y compacto	58	(E) Estratégico	O5_E1	Proyecto	Infraestructura de datos espaciales del PMOT	Objetivo: consolidar una plataforma geográfica municipal, mediante la centralización, actualización y divulgación de los datos territoriales del PMOT, permite visualizar las medidas adoptadas. Impacto: fortalece la gestión del territorio, facilita el seguimiento a las decisiones, promueve la transparencia y respalda la toma de decisiones basadas en evidencia
	59	(E) Estratégico	O5_E2	Proyecto	Anillo verde de borde urbano-rural en el área de amortiguamiento de la Loma Isabel de Torres	Objetivo: consolidar una franja de protección ambiental, mediante revegetación, control de usos del suelo e infraestructura recreativa y turística ligera en sectores críticos en torno a la Loma Isabel de Torres como San Marcos Arriba y La Uva. Impacto: contiene la expansión urbana desordenada, protege ecosistemas y genera espacios accesibles.

Ejes de acción	#	Categoría	Cód.	Tipo	Nombre	Descripción
Lineamiento estratégico 5.2. Calidad urbanística						
Definición de pautas urbanísticas para guiar la construcción de edificaciones y consolidación de espacio público en los diferentes asentamientos humanos a nivel municipal.	60	(C) Estudio complementario	O5_C1	Proyecto	Desarrollo de Manual de adecuación del espacio público de movilidad y permanencia.	Objetivo: elaborar un manual técnico de diseño e intervención de espacios públicos de permanencia, tránsito y otros elementos adicionales, mediante lineamientos para el confort, accesibilidad, permeabilidad e implementación de mobiliario urbano. Impacto: mejora la calidad y cantidad del espacio público efectivo, fortalece la movilidad peatonal y garantiza espacios más seguros y habitables.

Tabla 5. Descripción de Proyectos Objetivo 5. Arup (2025)

1.1.6 Proyectos Objetivo 6. Puerto Plata protectora de su legado cultural

Este objetivo busca fortalecer la protección, conservación y puesta en valor del patrimonio cultural y paisajístico de Puerto Plata, e integra sus expresiones materiales. Se promueve la salvaguarda del Centro Histórico y su zona de amortiguamiento, la recuperación de inmuebles con valor histórico, la puesta en valor de paisajes naturales y la activación de circuitos culturales y turísticos para conectar con la memoria colectiva y el legado material.

Este se desarrolla a través de 7 proyectos estructurantes: 4 proyectos específicos, 2 programas, y 2 planes. Estos abordan medidas de normativas de reglamentación específica, revitalización urbana, articulación entre elementos patrimoniales y la consolidación de atractivos turísticos de contemplación.

Los proyectos planteados responden a los siguientes ODS:

- **ODS 11 – Ciudades y comunidades sostenibles**

Meta 11.4: Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural

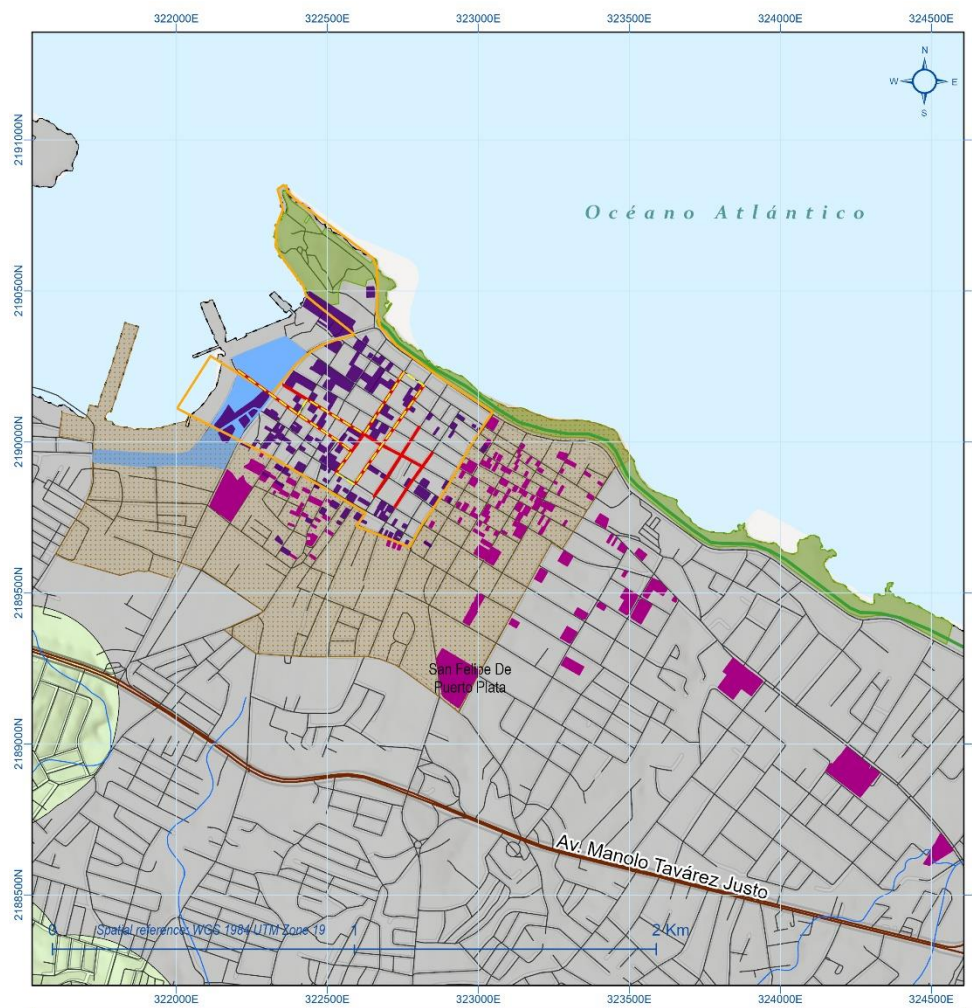
- **ODS 12 – Producción y consumo responsables**

Meta 12.b: Elaborar y aplicar instrumentos para vigilar los efectos del desarrollo sostenible en el turismo, que beneficien a las comunidades locales.

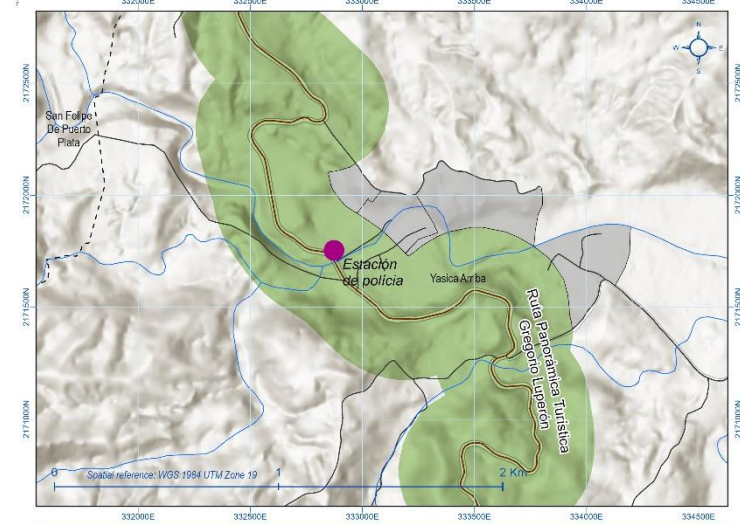
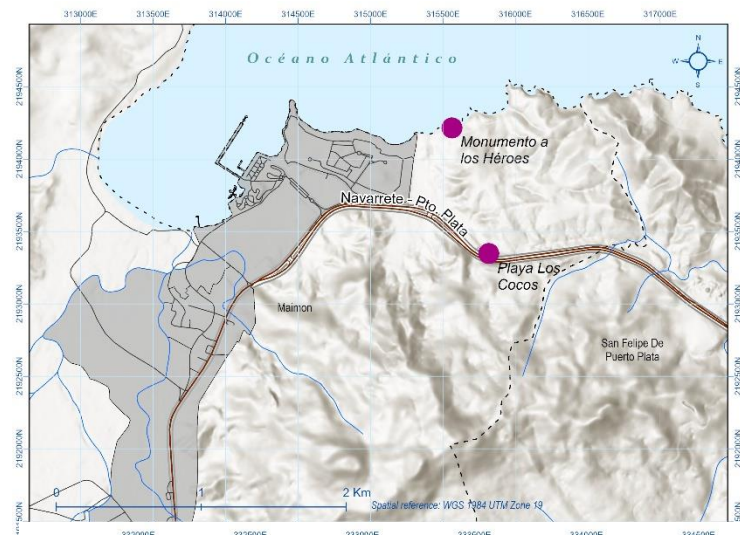
Ejes de acción	#	Categoría	Cód.	Tipo	Nombre	Descripción
O6. Asegurar la conservación del patrimonio cultural y natural que consoliden a Puerto Plata como destino cultural de referencia , mediante reglamentaciones concretas de protección, preservación y mantenimiento del centro histórico, su área de amortiguamiento y demás inmuebles de valor patrimonial a nivel municipal, integra la oferta turística y los oficios tradicionales como base del dinamismo sociocultural y la identidad local						
Lineamiento estratégico 6.1. Conservación y Revitalización del patrimonio inmueble						
Consolidación del Centro Tradicional de San Felipe de Puerto Plata como núcleo histórico del municipio con usos compatibles y condiciones morfológicas que permitan la puesta en valor de su valor cultural y su entorno patrimonial, permanencia de oficios y prácticas culturales, y revitalización de inmuebles patrimoniales. Articulación de un sistema patrimonial municipal más allá del Centro Histórico que integre inmuebles y otros elementos patrimoniales de la memoria colectiva y nuevos patrimonios, consolida una red patrimonial que favorezcan su apropiación y su	61	(C) Estudio complementario	O6_C1	Plan	Desarrollo de un Plan Especial para la revitalización del Centro Histórico de San Felipe	Objetivo: formular una normativa para la conservación, rehabilitación y dinamización del Centro Histórico de San Felipe, mediante lineamientos urbanísticos, arquitectónicos y de gestión cultural. Impacto: recupera y potencia el valor patrimonial, organiza el desarrollo de actividades en el espacio y atrae inversión.
	62	(C) Estudio complementario	O6_C2	Plan	Definición y declaratoria de área de amortiguamiento del Centro Histórico de San Felipe	Objetivo: establecer un perímetro de protección, mediante lineamientos de regulación de actividades y construcción de nuevas edificaciones en torno al Centro Histórico. Impacto: preserva el Paisaje Urbano Histórico y controla impactos negativos en términos paisajísticos y patrimoniales sobre el casco antiguo.
	63	(E) Estratégico	O6_E1	Programa	Rehabilitación de inmuebles patrimoniales a nivel municipal.	Objetivo: recuperar edificaciones de alto valor simbólico para el municipio que se encuentren en estado ruinoso y deficiente, mediante obras de restauración y adecuación para usos culturales, turísticos o comunitarios. Impacto: prolonga la vida útil del patrimonio construido, mejora el paisaje urbano y revitaliza el entorno.
	64	(C) Estudio complementario	O6_C3	Proyecto	Actualización del inventario/catálogo de bienes inmuebles con valor	Objetivo: registrar, documentar y clasificar de manera detallada los inmuebles de interés patrimonial, tomando como base el levantamiento del PMOT, mediante metodologías técnicas de levantamiento y sistematización de información para orientar políticas de protección, conservación y

Ejes de acción	#	Categoría	Cód.	Tipo	Nombre	Descripción
uso compatible con el entorno urbano y turístico.					patrimonial a nivel municipal	revitalización. Este inventario debe incluir la Playa Los Cocos como sitio de alto valor histórico, y el Monumento a los Héroes en Maimón, así como la estación de policía ubicada en Yásica Arriba. Impacto: genera información precisa para la gestión patrimonial y respalda la toma de decisiones.
	65	(R) Revitalización integral	O6_R1	Programa	Restauración de fachadas y soterramiento de redes en el Centro Histórico de San Felipe	Objetivo: mejorar la imagen del Paisaje Urbano Histórico, mediante intervenciones específicas en inmuebles en estado regular del Centro Histórico y diseño del sistema energético subterráneo y reordenamiento del alumbrado público. Impacto: aumenta el atractivo turístico, protege valores arquitectónicos y mejora la calidad visual del espacio público.
	66	(E) Estratégico	O6_E2	Proyecto	Peatonalización de circuitos culturales-turísticos priorizados en el Centro Histórico de San Felipe.	Objetivo: transformar calles de mayor importancia simbólica del Centro Histórico en corredores peatonales, mediante intervenciones de espacio público y señalización para potenciar rutas culturales y turísticas. Impacto: favorece la movilidad activa, amplía áreas de estancia y fortalece la dinámica económica del Centro Histórico.
Lineamiento estratégico 6.2. Conservación y Revitalización del patrimonio inmueble						
Resguardo de la relación visual y funcional entre elementos icónicos del patrimonio natural y el entorno construido fundamentales para consolidar el valor identitario, potencial turístico y cultural del paisaje municipal.	67	(E) Estratégico	O6_E3	Proyecto	Red de senderos de contemplación y miradores que interconectan el Borde Costero del municipio	Objetivo: implementar corredores peatonales en el borde costero, mediante el mejoramiento, la reactivación o la construcción de tramos de senderos y miradores como el Malecón en San Felipe hasta la Av. Hermanas Mirabal, el Malecón entre Costambar y Cofresí, y el malecón en Maimón entre Puerto Amber Cove y Playa Teco. Impacto: diversifica la oferta recreativa, promueve la formación de un vínculo entre los ecosistemas de borde y las áreas construidas y valoriza el paisaje de borde.
	68	(R) Revitalización integral	O6_R2	Proyecto	Reconversión del frente del puerto marítimo Taino Bay	Objetivo: integrar el frente marítimo-portuario entre Calle Duarte y Av. Fco. Alberto Caamaño. al centro urbano y turístico, mediante la revitalización del espacio público y las edificaciones, así como el mejoramiento de fachadas. Impacto: fortalece la relación puerto-ciudad, mejora la experiencia de visitantes y dinamiza la economía local.

Tabla 6. Descripción de Proyectos Objetivo 6. Arup (2025)



Leyenda			
	Malla vial principal		O6.E1. Programa de rehabilitación de inmuebles patrimoniales
	Red Hidrica		O6.E2. Recorrido Historico
	Area Amortiguamiento		O6.C1. Desarrollo de Plan Especial para la revitalización del Centro Histórico
	Suelo urbano-urbanizable		O6.C2. Declaratoria área de amortiguamiento
	Parque Litoral Norte		O6.C3. Actualización inventario patrimonio
	Red vial existenteMA		O6.R2. Reconversión del frente del puerto marítimo
	O6.E2. Peatonalización de circuitos culturales turísticos		Red vial existenteMA



Leyenda	
	Distritos Municipales
	Malla vial principal
	Red Hidrica
	Red vial existente
	Area protegida
	Suelo urbano-urbanizable
	O6.C3. Actualización inventario patrimonio DM

Figura 6. Delimitación espacial proyectos Objetivo 6. Arup (2025)

2. Plan de acción del PMOT

El Plan de Acción constituye la hoja de ruta operativa del Plan Municipal de Ordenamiento Territorial (PMOT) de Puerto Plata, y orienta la implementación progresiva de los proyectos estructurantes definidos en el modelo de ocupación propuesto.

A partir del diagnóstico y la priorización estratégica, este instrumento traduce la visión territorial en un programa de inversiones, estudios, planes y proyectos que se articulan en distintos horizontes temporales, según su nivel de urgencia, complejidad técnica y grado de madurez institucional.

Su función principal es garantizar la coherencia entre la planeación y la ejecución, facilita la gestión de recursos, la programación presupuestal y la coordinación interinstitucional.

De este modo, el Plan de Acción permite a las autoridades locales y sectoriales visualizar los pasos concretos para transformar el territorio, y consolida una herramienta de seguimiento y monitoreo que oriente las decisiones de inversión pública y privada durante la vigencia del PMOT (2026–2036).

2.1 Nivel de complejidad

Antes de definir los horizontes temporales de implementación, se ha analizado preliminarmente el nivel de complejidad de cada uno de los proyectos estructurantes del PMOT asociado directamente al tiempo que toma su implementación.

Este paso es fundamental para comprender la magnitud, los requerimientos técnicos y la capacidad de gestión institucional que demanda cada iniciativa, y así poder construir un Plan de Acción realista y escalonado.

El nivel de complejidad fue clasificado en tres niveles: **baja, media y alta**, de acuerdo con el tipo de coordinación requerida, el grado de estudios previos necesarios, los recursos financieros estimados y la cantidad de actores involucrados.

- Los proyectos de baja complejidad corresponden a acciones de **ejecución directa y medianamente rápida**, con bajo nivel de riesgo y alta factibilidad técnica, que pueden implementarse con recursos locales y capacidades municipales existentes. Su tiempo de ejecución se estima entre los 2 a 4 años.
- Los de complejidad media requieren una **mayor articulación interinstitucional**, estudios de diseño o factibilidad, y mecanismos de cofinanciación. Suelen tener un impacto sectorial o territorial más amplio. Su tiempo de ejecución se estima entre los 4 a 7 años.
- Los proyectos de alta complejidad se asocian con **intervenciones de gran escala o de alto costo**, que implican procesos de planificación avanzada, gestión predial o ambiental, y coordinación con entidades nacionales o internacionales. Su tiempo de ejecución se estima de más de 7 años.

Esta valoración permitió ordenar el conjunto de proyectos según su grado de madurez y exigencia técnica, sirve como insumo directo para la definición de los plazos de implementación (corto, mediano y largo).

De esta manera, los proyectos con baja complejidad tienden a ubicarse en el corto plazo, los de media en el mediano plazo, y los de alta en el largo plazo; aunque en varios casos, dada su naturaleza estructural, los proyectos de alta complejidad inician su formulación de manera anticipada y se extienden a lo largo de todo el periodo de vigencia del plan.

En síntesis, el análisis de complejidad constituye un paso metodológico clave que permite pasar del listado general de

proyectos a una programación temporal coherente, facilita la priorización de esfuerzos y la estimación de cronogramas realistas y la gestión progresiva de la implementación del PMOT.

2.2 Programación a corto, mediano y largo plazo

A partir del listado general de 68 proyectos estructurantes, y tras la asignación del nivel de complejidad, se ha realizado un ejercicio complementario de evaluación de la **urgencia de intervención** con el fin de establecer su horizonte temporal de implementación: corto, mediano o largo plazo, es decir, cuándo se espera que alcancen su madurez o culminación.

En este contexto, el catálogo de proyectos del PMOT se desarrollará de forma progresiva y parcialmente solapada en el tiempo, reconoce que muchos procesos de formulación e implementación avanzan de manera continua entre un horizonte y otro. Algunas iniciativas presentan ejecución inmediata y resultados tempranos (corto plazo), otras requieren procesos intermedios de coordinación y financiamiento (mediano plazo), y un grupo de proyectos de mayor escala o maduración técnica concentrará sus impactos hacia el largo plazo del plan, extendiéndose más allá de la vigencia inicial del PMOT.

Mientras la complejidad permite estimar qué tanto tiempo y capacidad técnica requiere cada proyecto para ser ejecutado, el análisis de urgencia permite identificar cuáles intervenciones son prioritarias por su impacto inmediato en la calidad de vida, la gestión del riesgo o la consolidación del modelo de ocupación.

El resultado de esta combinación: complejidad y urgencia, posibilita la organización de proyectos de manera gradual, coherente y estratégica, y asegura un equilibrio entre factibilidad y necesidad territorial.

Esta clasificación se construyó con base en los comentarios y aportes de las mesas de trabajo participativas, los resultados del diagnóstico territorial y la jerarquización de objetivos estratégicos definidos por el equipo técnico y las instancias de coordinación del PMOT.

Asignar un horizonte temporal a cada proyecto tiene una doble utilidad. Por un lado, permite ubicar las iniciativas en una línea de tiempo de 10 años (2026–2036), facilita la planificación secuencial, la programación presupuestal y la articulación entre dependencias municipales, provinciales y nacionales. Por otro, constituye una herramienta de gestión práctica para focalizar los esfuerzos institucionales, y garantiza que los primeros años de implementación se concentren en los proyectos estratégicos que generan las condiciones habilitantes para los siguientes.

En conjunto, este proceso permitió convertir el Plan de Acción en un instrumento operativo del PMOT, que traduce la visión territorial en una ruta concreta de implementación, establece qué proyectos deben impulsarse de forma inmediata, cuáles consolidan los avances intermedios y cuáles aseguran la sostenibilidad y resiliencia del territorio a largo plazo. A continuación, se presenta el detalle cada uno de los plazos establecidos para el Plan de Acción:

2.2.1 Detalle de proyectos del corto plazo.

El corto plazo, comprende 16 proyectos que alcanzan su maduración en el primer quinquenio del PMOT, entre los años **2026 y 2030**, y corresponde a las acciones de **implementación inmediata y alta factibilidad** del PMOT. Estas iniciativas están destinadas a crear las condiciones técnicas, institucionales y operativas necesarias para la ejecución del resto del plan y marca el punto de partida del proceso de transformación territorial.

Durante este periodo se priorizan 16 proyectos, principalmente de baja y media complejidad, que por su escala, madurez técnica y factibilidad de gestión pueden ponerse en marcha con los recursos y

capacidades existentes del municipio. Estas acciones buscan activar tempranamente los objetivos estratégicos del PMOT y generar impactos visibles en la población, especialmente en materia ambiental, social y de espacio público.

El conjunto de proyectos de corto plazo incluye la formulación de planes complementarios y estratégicos como el *Plan Municipal de Gestión de Riesgos de San Felipe*, el *Plan Especial de Movilidad Urbana*, el *Plan de Manejo de Áreas Protegidas*, el *Plan Especial del Centro Histórico* y la *Infraestructura de Datos Espaciales del PMOT* que constituyen la base técnica y normativa sobre la cual se desarrollarán las intervenciones de los horizontes siguientes.

Paralelamente, se ejecutan proyectos piloto y programas demostrativos como el *Mejoramiento integral de barrios vulnerables*, la *Restauración ambiental de la cuenca baja del río San Marcos*, la *Revitalización del Parque Litoral Urbano Norte* o el

Sistema de parques distritales, orientados a recuperar áreas urbanas degradadas, mejorar la movilidad peatonal y fortalecer la gestión del riesgo. Estas primeras intervenciones funcionan como proyectos habilitantes, cuyo desarrollo desencadena la implementación de otras iniciativas dependientes en el mediano y largo plazo, como la *Red de corredores verdes*, la *Circunvalación Sur* o los *Centros de innovación agropecuaria*.

En conjunto, los proyectos de corto plazo cumplen una función **fundacional y demostrativa**: sientan las bases para la articulación interinstitucional, consolidan las herramientas normativas y técnicas de gestión del suelo, y generan confianza en la ejecución del plan. Al mismo tiempo, evidencian los beneficios tempranos del ordenamiento territorial, promueve una visión compartida de ciudad y fortalece la capacidad municipal para abordar los desafíos de mediano y largo plazo.

Categoría	Cód	Tipo	Nombre	Caracterización de la implementación			Corto plazo					Mediano plazo				Largo plazo		Dependencia o secuencia recomendada
				Complejidad	Sector	Plazo	Años	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
(C) Estudio complementario	O1_C1	Plan	Plan Municipal de Gestión de Riesgos de San Felipe	Media	San Felipe	Corto	4											Base para proyectos urbanos y de espacio público. Debe ejecutarse primero.
(R) Revitalización integral	O1_R3	Programa	Restauración integral de la cuenca baja del río San Marcos en el área urbana de San Felipe	Media	San Felipe	Corto	4											Depende del Plan de Riesgos (O1_C1); ambos deben coordinar información hidráulica y ambiental.
(C) Estudio complementario	O1_C3	Plan	Plan de Manejo de las áreas protegidas (Loma Isabel de Torres, Ruta Panorámica, y Parque Litoral Urbano Norte).	Baja	Municipal	Corto	4											Condiciona O4_E6 (Parque Litoral) y O3_E1 (Miradores), Reforestación (O1_E5), (O1_E7) Equipamientos científicos.
(C) Estudio complementario	O2_C1	Plan	Plan Especial de Movilidad Urbana para San Felipe	Baja	San Felipe	Corto	3											Precede a todos los proyectos de movilidad; define jerarquía vial y secciones tipo.
(E) Estratégico	O2_E9	Proyecto	Optimización de intersecciones clave para la movilidad en Av. Manolo Tavarez	Baja	San Felipe	Corto	3											Derivado directo del Plan de Movilidad (O2_C1); puede implementarse en fases piloto.
(E) Estratégico	O2_E10	Proyecto	Red de Cicloinfraestructura Prioritaria San Felipe y Maimón	Baja	Municipal	Corto	4											Inicia tras el Plan de Movilidad (O2_C1); debe articularse con el sistema de parques (O4_E4 y O4_E7).
(E) Estratégico	O3_E1	Programa	Itinerario de Miradores Escénicos en la Ruta Panorámica	Baja	Yásica Arriba	Corto	4											Puede desarrollarse paralelo al Plan de Manejo de áreas protegidas (O1_C3).
(E) Estratégico	O4_E4	Proyecto	Sistema zonal de plazas y parques para el encuentro y la recreación a nivel distrital.	Baja	Municipal	Corto	3											Depende de lineamientos generales de O4_C1 y O5_C1.
(E) Estratégico	O4_E6	Proyecto	Revitalización del Parque Litoral Urbano Norte.	Media	San Felipe	Corto	4											Depende del Plan de Manejo de áreas protegidas (O1_C3); requiere coordinación ambiental y paisajística.
(C) Estudio complementario	O4_C1	Plan	Formulación del Plan Estratégico de Espacio Público.	Baja	Municipal	Corto	2											Marco técnico y normativo de largo plazo para orientar O4_E4, E5, E6 y E7.
(E) Estratégico	O4_E7	Proyecto	Red de espacio público asociado a centralidades urbanas.	Media	Municipal	Corto	4											Depende de lineamientos generales de O4_C1 y O5_C1.
(E) Estratégico	O5_E1	Proyecto	Infraestructura de datos espaciales del PMOT	Baja	Municipal	Corto	4											Debe ejecutarse inmediatamente tras la aprobación del PMOT; soporte técnico transversal para la implementación del Plan.
(C) Estudio complementario	O5_C1	Proyecto	Manual de adecuación del espacio público de movilidad y permanencia.	Baja	San Felipe	Corto	3											Derivado del Plan Estratégico de Espacio Público (O4_C1).
(C) Estudio complementario	O6_C1	Plan	Desarrollo de un Plan Especial para la revitalización del Centro Histórico de San Felipe	Media	San Felipe	Corto	4											Formularse antes de la ejecución de proyectos en el CH; define lineamientos normativos y patrimoniales.
(E) Estratégico	O6_E2	Proyecto	Peatonalización de circuitos culturales-turísticos priorizados en el Centro Histórico de San Felipe.	Baja	San Felipe	Corto	4											Deriva directamente del Plan Especial del Centro Histórico (O6_C1); ejecución sujeta a su aprobación y diseño urbano.

Figura 7 Detalle de proyectos del corto plazo.

2.2.2 Detalle de proyectos del mediano plazo.

El mediano plazo, comprende los proyectos que concretizan mayormente su implementación entre los años **2031 y 2034**, agrupa los proyectos de maduración técnica intermedia, que requieren coordinación entre sectores, estructuración detallada y mecanismos de cofinanciación. Estas iniciativas marcan la transición entre la planeación y la transformación física del territorio, dan paso a la consolidación de infraestructuras, equipamientos y redes de servicios que materializan el modelo de ocupación propuesto por el PMOT.

En este horizonte se concentran proyectos de complejidad media y alta, cuyo desarrollo depende directamente de los planes y programas habilitadores del corto plazo como el *Plan de Movilidad Urbana*, el *Plan de Manejo de Áreas Protegidas* y la *Infraestructura de Datos Espaciales del PMOT*. Estas bases técnicas permiten avanzar hacia intervenciones de mayor escala que articulan los distritos urbanos, suburbanos y rurales, y genera una estructura territorial más integrada y resiliente.

El conjunto de 20 proyectos del mediano plazo está conformado por proyectos de **complejidad media y alta**. Entre los proyectos emblemáticos de este periodo se destacan la *Red de Corredores Verdes Urbanos y Distritales*, los *Corredores Logísticos e*

Industriales, los *Centros de Innovación y Formación Agropecuaria*, los *Programas de Vivienda Asequible y Rural Productiva* y la *Reconversión del Frente Portuario de Taino Bay*. Estas iniciativas fortalecen los sistemas ambiental, económico y social del municipio, contribuye al equilibrio urbano-rural y al incremento de la competitividad local.

El desarrollo de los proyectos de mediano plazo habilita la ejecución de las intervenciones de mayor complejidad del largo plazo, tales como las obras de drenaje, la renaturalización de cuencas altas o los sistemas de parques periurbanos. De esta forma, esta etapa se consolida como el núcleo operativo del Plan de Acción, donde los lineamientos estratégicos del PMOT se traducen en obras, programas e infraestructuras que configuran la nueva estructura territorial de Puerto Plata.

En síntesis, el mediano plazo representa el momento de consolidación del cambio urbano y territorial de mayor fondo, en el que la gestión municipal, el sector privado y las entidades nacionales confluyen para dar continuidad a los proyectos iniciados en el corto plazo y asegurar las condiciones materiales y de gobernanza necesarias para las transformaciones sostenibles del largo horizonte.

Identificación del proyecto				Caracterización de la implementación			Corto plazo							Mediano plazo				Largo plazo		Dependencia o secuencia recomendada
Categoría	Cód	Tipo	Nombre	Complejidad	Sector	Plazo	Años	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036		
(E) Estratégico	O1_E2	Programa	Red de Corredores Verdes en torno a ríos y cañadas prioritizadas en área urbana de San Felipe	Media	Municipal	Mediano	5												Continúa O1_R3 (río San Marcos). Depende de los lineamientos de biodiversidad del O1_C2	
(E) Estratégico	O1_E3	Programa	Red de Corredores Verdes en torno a ríos y cañadas prioritizadas en área urbana Distrital	Media	Distrital	Mediano	5												Complementa O1_E2. Depende de los lineamientos de biodiversidad del O1_C2	
(E) Estratégico	O1_E6	Proyecto	Ecoparque Bosque Periurbano Cerro Verde.	Media	San Felipe	Mediano	5												Deriva de O1_C3; Depende de los lineamientos de biodiversidad del O1_C2	
(R) Revitalización integral	O1_R4	Proyecto	Corredor Costero de Protección para el control de inundaciones y la recuperación de ecosistemas estratégicos en zonas prioritizadas	Alta	Municipal	Mediano	7												Se apoya en las intervenciones del Parque Litoral Urbano Norte (O4_E6) y en estudios de riesgo (O1_C1).	
(C) Estudio complementario	O1_C2	Plan	Plan de Acción Local de Biodiversidad a nivel municipal.	Baja	Municipal	Mediano	2												Se apoya en los resultados del Plan de Manejo de Áreas Protegidas; base para la reforestación O1_E5	
(E) Estratégico	O2_E1	Proyecto	Consolidación de la malla vial secundaria en sector Torre Alta - El Doral	Media	San Felipe	Mediano	5												Se articula con la Red de Ciclorrutas (O2_E11).	
(E) Estratégico	O2_E5	Proyecto	Continuidad de la Av. de borde General Gregorio Luperón en sector Padre Granero y Costa Dorada	Baja	San Felipe	Mediano	4												Derivado del Plan de Movilidad (O2_C1)	
(E) Estratégico	O2_E7	Programa	Mejoramiento y nuevas vías secundarias distritales	Baja	Distrital	Mediano	4													
(E) Estratégico	O2_E8	Programa	Terminales de integración de transporte intermunicipal	Media	Municipal	Mediano	5												Requiere la definición de rutas y jerarquías del Plan de Movilidad (O2_C1).	
(E) Estratégico	O2_E12	Proyecto	Consolidación de Corredor logístico, industrial y portuario: Calle Antigua Vía Ferrea - Principal Costambar - Zona Industrial	Alta	San Felipe	Mediano	8												Articulado con O2_R1 y respaldado por O3_E10	
(E) Estratégico	O3_E3	Proyecto	Centros comunitarios de turismo sostenible	Media	Municipal	Mediano	6												Depende del Itinerario de Miradores (O3_E1)	
(E) Estratégico	O3_E4	Programa	Centros de Innovación y Formación Agropecuaria en subcentros distritales	Media	Municipal	Mediano	5													
(E) Estratégico	O3_E7	Proyecto	Mejoramiento y nuevas vías rurales para la logística agropecuaria	Media	Municipal	Mediano	5													
(R) Revitalización integral	O4_R2	Programa	Mejoramiento integral de barrios vulnerables	Alta	Municipal	Mediano	6												Depende de información de riesgo (O1_C1) para orientar intervenciones seguras.	
(E) Estratégico	O4_E1	Programa	Vivienda asequible en sectores prioritizados.	Alta	Municipal	Mediano	6													
(R) Revitalización integral	O4_R3	Programa	Vivienda nueva rural productiva	Alta	Municipal	Mediano	6												Articulada con los Centros de Innovación Agropecuaria (O3_E4) y las vías rurales (O3_E7).	
(E) Estratégico	O4_E3	Proyecto	Red rural de centros integrales del cuidado	Media	Distrital	Mediano	4												Requiere articulación con programas de vivienda (O4_R3)	
(E) Estratégico	O4_E11	Programa	Mejoramiento de infraestructura de servicios públicos distritales.	Alta	Municipal	Mediano	7													
(C) Estudio complementario	O6_C3	Proyecto	Actualización del inventario/catálogo de bienes inmuebles con valor patrimonial a nivel municipal	Alta	Municipal	Mediano	5												Continuación del Plan Especial del Centro Histórico (O6_C1); base para futuras intervenciones patrimoniales.	
(R) Revitalización integral	O6_R2	Proyecto	Reconversión del frente del puerto marítimo Taino Bay	Media	San Felipe	Mediano	4												Complementario a la Revitalización del Parque Litoral (O4_E6) y al corredor costero (O1_R4).	

Figura 8 Detalle de proyectos del mediano plazo.

2.2.3 Detalle de proyectos del largo plazo.

El largo plazo, comprende los proyectos que finalizan su ejecución entre los años **2035** y **2036**, o también en algunos casos proyectos que no alcanzan la madurez dentro del horizonte de 10 años del plan debido a su mayor complejidad técnica, ambiental o institucional como el caso de la *Vía Ecológica*, cuyo tramo central no alcanzaría a ser ejecutado dentro de la vigencia del Plan debido a la alta complejidad de su obra civil.

Son proyectos de larga maduración que demandan procesos de diseño detallado, gestión interinstitucional avanzada, financiamiento multisectorial y, en varios casos, coordinación con instancias

nacionales o internacionales. Su desarrollo se apoya en los planes, instrumentos normativos y sistemas de información consolidados en los horizontes anteriores, lo que permite avanzar hacia transformaciones estructurales en materia ambiental, de infraestructura y de integración territorial.

En esta etapa se consolidan los grandes sistemas urbanos y ambientales, tales como la *Renaturalización de cuencas altas*, los *Sistemas de Parques Periurbanos*, la *Rehabilitación del patrimonio edificado* y los *Senderos de contemplación y miradores del borde costero*. La ejecución de los 33 proyectos del largo plazo requiere del fortalecimiento de la gobernanza territorial y de la consolidación de los mecanismos de seguimiento, financiamiento y gestión del PMOT, establecidos durante las fases anteriores.

Categoría	Cód	Tipo	Nombre	Caracterización de la implementación			Corto plazo							Mediano plazo				Largo plazo		Dependencia o secuencia recomendada
				Complejidad	Sector	Plazo	Años	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036		
(E) Estratégico	O1_E1	Proyecto	Renaturalización de la Cuenca Alta de los ríos San Marcos, Muñoz, Maimón y Yásica para mitigar el riesgo de inundación por crecientes	Alta	Municipal	Largo	7													Debe seguir lineamientos del Plan de Biodiversidad O1_C2
(R) Revitalización integral	O1_R1	Programa	Infraestructura verde para la mitigación del riesgo de desastres en barrios vulnerables	Alta	Municipal	Largo	8													Vinculado al Plan de Riesgos (O1_C1). Su ejecución puede iniciar temprano, con fases piloto.
(R) Revitalización integral	O1_R2	Programa	Reubicación de viviendas emplazadas en polígono de protección de la Loma Isabel de Torres	Alta	Municipal	Largo	8													Depende del Plan de Manejo de Áreas Protegidas (O1_C3)
(E) Estratégico	O1_E4	Programa	Red de reservorios comunitarios y protección de zonas de productoras de agua.	Media	Yásica Arriba	Largo	7													
(E) Estratégico	O1_E5	Proyecto	Reforestación con especies nativas en áreas de alta pendiente	Media	Municipal	Largo	5													Implementa acciones del Plan de Biodiversidad (O1_C2).
(E) Estratégico	O1_E7	Proyecto	Equipamiento Científico de educación ambiental para Conservación en la Loma Isabel de Torres	Alta	San Felipe	Largo	3													Depende de lineamientos del O1_C3
(E) Estratégico	O2_E2	Proyecto	Consolidación de malla vial alternativa de descongestión hacia Circunvalación Sur.	Media	San Felipe	Largo	4													Continúa las fases de O2_E1 y O2_R1; depende de aprobación ambiental y gestión predial.
(E) Estratégico	O2_E3	Proyecto	Mejoramiento de la vía Maimón - Guzmancito - Cambiázo	Media	Maimón	Largo	6													Complementa la red rural (O3_E7).
(E) Estratégico	O2_E4	Proyecto	Perfilamiento del Camino a Cupey como vía variante o alternativa de conexión norte-sur en San Felipe	Media	San Felipe	Largo	6													
(E) Estratégico	O2_E6	Proyecto	Perfilamiento del corredor zonal alternativa vial Camino Viejo a Maggiolo.	Alta	San Felipe	Largo	4													
(C) Estudio complementario	O2_C2	Plan	Plan urbano de estacionamientos públicos	Baja	San Felipe	Largo	3													Derivado del Plan Especial de Movilidad (O2_C1)
(R) Revitalización integral	O2_R1	Programa	Nuevo eje vial ecológico Circunvalación Sur. Tramo Norte y Sur priorizados.	Alta	San Felipe	Largo	7													** Deriva del Plan de Movilidad (O2_C1); requiere estudios de impacto ambiental y gestión predial.
(E) Estratégico	O2_E11	Programa	Mejoramiento de andenes en subcentralidades priorizadas.	Media	Municipal	Largo	5													
(E) Estratégico	O2_R2	Proyecto	Revitalización paisajística en ejes viales principales	Media	Municipal	Largo	8													Deriva del Plan de Movilidad O2_C1; ejecución escalonada.
(E) Estratégico	O3_E2	Proyecto	Red de corredores ecoturísticos y de paisaje productivo	Baja	Municipal	Largo	6													Complementa el Itinerario de Miradores (O3_E1) y el Plan de Desarrollo Turístico (O3_C1).
(C) Estudio complementario	O3_C1	Plan	Plan de Desarrollo Turístico para Puerto Plata	Alta	Municipal	Largo	7													Debe formularse antes que proyectos turísticos y de ecoturismo (O3_E9, O6_E3).
(E) Estratégico	O3_E5	Proyecto	Centros rurales distritales de transformación agroindustrial y de acopio rural	Alta	Municipal	Largo	7													Deriva del fortalecimiento de vías rurales (O3_E7) y centros de innovación (O3_E4).
(E) Estratégico	O3_E6	Proyecto	Infraestructura comunitaria para mercados de proximidad	Media	Municipal	Largo	5													Vinculado al sistema agroproductivo rural y programas de vivienda (O4_E1).
(E) Estratégico	O3_E9	Proyecto	Sistema de Parques Periurbanos de Amortiguamiento Ambiental y Paisajístico	Media	San Felipe	Largo	5													Depende del Plan de Biodiversidad (O1_C2)
(E) Estratégico	O3_E8	Proyecto	Renovación Urbana del Entorno del Mercado Municipal de San Felipe	Alta	San Felipe	Largo	8													Deriva de la declaratoria de área de amortiguamiento del Centro Histórico (O6_C2)
(E) Estratégico	O3_E10	Proyecto	Modernización del polígono industrial de Zona Franca y ampliación de oferta en área urbanizable.	Alta	San Felipe	Largo	7													Se apoya en el corredor logístico (O2_E13)
(R) Revitalización integral	O4_R1	Programa	Mejoramiento integral en asentamientos rurales dispersos priorizados.	Media	Municipal	Largo	5													Complementa programas de vivienda rural (O4_R3) y red de servicios públicos rurales (O4_E12).
(E) Estratégico	O4_E2	Proyecto	Nuevos equipamientos en subcentralidades urbanas.	Media	Municipal	Largo	7													Podría estar asociado cronológicamente a O4_E7.
(E) Estratégico	O4_E5	Proyecto	Sistema de parques urbanos de escala local en áreas residenciales deficitarias.	Baja	Municipal	Largo	4													Depende de lineamientos generales de O4_C1 y O5_C1.
(E) Estratégico	O4_E8	Proyecto	Planta de tratamiento de aguas residuales en sector Muñoz.	Alta	San Felipe	Largo	7													
(E) Estratégico	O4_E9	Proyecto	Obras de drenaje pluvial en sector Muñoz.	Media	San Felipe	Largo	5													Ejecutable en paralelo a la Planta de tratamiento (O4_E8).
(E) Estratégico	O4_E10	Proyecto	Obras de drenaje pluvial en área de expansión urbana de Maimón.	Media	Maimón	Largo	4													Derivada del Plan de Riesgos (O1_C1).
(E) Estratégico	O4_E12	Proyecto	Infraestructura de alternativas sostenibles para servicios públicos rurales.	Alta	Municipal	Largo	5													Complementa O4_R1 y O4_R3.
(E) Estratégico	O5_E2	Proyecto	Anillo verde de borde urbano-rural en el área de amortiguamiento de la Loma Isabel de Torres	Media	San Felipe	Largo	5													Depende del Plan de Manejo de Áreas Protegidas (O1_C3); puede iniciar formulación anticipada.
(C) Estudio complementario	O6_C2	Plan	Definición y declaratoria de área de amortiguamiento del Centro Histórico de San Felipe	Media	San Felipe	Largo	3													Basado en el Plan Especial del Centro Histórico (O6_C1) y Área de amortiguamiento O6_C3
(E) Estratégico	O6_E1	Programa	Rehabilitación de inmuebles patrimoniales a nivel municipal.	Alta	Municipal	Largo	6													Se ejecuta tras la Actualización del inventario patrimonial (O6_C3).
(R) Revitalización integral	O6_R1	Programa	Restauración de fachadas y soterramiento de redes en el Centro Histórico de San Felipe	Alta	San Felipe	Largo	7													Derivado del Plan Especial del Centro Histórico (O6_C1) y complementario al programa de rehabilitación (O6_E1).
(E) Estratégico	O6_E3	Proyecto	Red de senderos de contemplación y miradores que interconectan el Borde Costero del municipio	Media	Municipal	Largo	5													Depende del Plan de Desarrollo Turístico (O3_C1) y del corredor costero (O1_R4).
																				** Extiende su ejecución fuera del periodo de vigencia del PMOT

Figura 9 Detalle de proyectos del largo plazo.

A diferencia de los horizontes previos, muchos de estos proyectos inician su formulación en el mediano plazo para asegurar su viabilidad técnica y presupuestal, aunque su ejecución completa se proyecta hacia el final del periodo de vigencia del plan. De este modo, el largo plazo constituye el momento de consolidación del proceso de transformación, donde se materializan los resultados acumulativos del esfuerzo institucional y ciudadano.

En conjunto, los proyectos de largo plazo culminan la ruta de implementación del PMOT, aseguran que la visión de un territorio resiliente, inclusivo y ambientalmente equilibrado se traduzca en resultados duraderos que fortalezcan la sostenibilidad de Puerto Plata hacia el futuro.

El conjunto de proyectos del Plan de Acción conforma un sistema coherente y complementario de intervenciones, donde cada etapa prepara las condiciones para la siguiente. Los proyectos del corto plazo sientan las bases institucionales y normativas; los del mediano consolidan redes, infraestructuras y equipamientos; y los del largo plazo aseguran la resiliencia ambiental y la sostenibilidad territorial a futuro.

Esta secuencia progresiva permite que el PMOT de Puerto Plata evolucione de la planificación a la acción, generan resultados visibles en el corto plazo y transformaciones estructurales en el largo. De manera integrada, los proyectos contribuyen a la consecución de la visión del plan: un territorio equilibrado, sostenible y competitivo, donde la naturaleza, la movilidad, la vivienda y el patrimonio cultural se articulan para mejorar la calidad de vida de sus habitantes y fortalecer la identidad del municipio.

2.3 Definición de proyectos piloto

2.3.1.1 Priorización inicial de proyectos

Una vez asignado el horizonte temporal de implementación según el nivel de urgencia, factibilidad y madurez institucional de cada iniciativa, se realizó un proceso de priorización enfocado en los 37 proyectos ubicados en los horizontes de corto y mediano plazo.

El objetivo de este ejercicio fue seleccionar los **tres proyectos más prioritarios** en consideración de su impacto estructurante, capacidad de articulación y relevancia estratégica, servirán como casos demostrativos para el inicio de la ejecución del PMOT.

Es importante destacar que los 37 proyectos de corto y mediano plazo representan un conjunto de iniciativas que operacionalizan los seis grandes objetivos estratégicos del PMOT:



Figura 10 Cantidad de proyectos preseleccionados por objetivo

- **Objetivo 1. Ambiental**, 7 proyectos orientados a la gestión sostenible de los ecosistemas, el riesgo y el agua;
- **Objetivo 2. Movilidad**, 9 proyectos enfocados en la mejora de la conectividad, la accesibilidad y la eficiencia del sistema vial;

- **Objetivo 3. Económico**, 6 proyectos que impulsan la diversificación productiva, la innovación y la economía local;
- **Objetivo 4. Funcional**, 10 proyectos dirigidos al mejoramiento del hábitat, la vivienda, el espacio público y los servicios urbanos;
- **Objetivo 5. Crecimiento**, 1 proyecto vinculado a la infraestructura de datos espaciales;
- **Objetivo 6. Patrimonio**, 4 proyectos que promueven la revitalización del centro histórico y la puesta en valor del paisaje cultural.

Para la selección de los proyectos estratégicos se aplicó una matriz de priorización que permitió evaluar de manera comparativa los 37 proyectos correspondientes a los horizontes de corto y mediano plazo. El proceso se desarrolló con base en cuatro criterios principales como expone la [Figura 11](#):

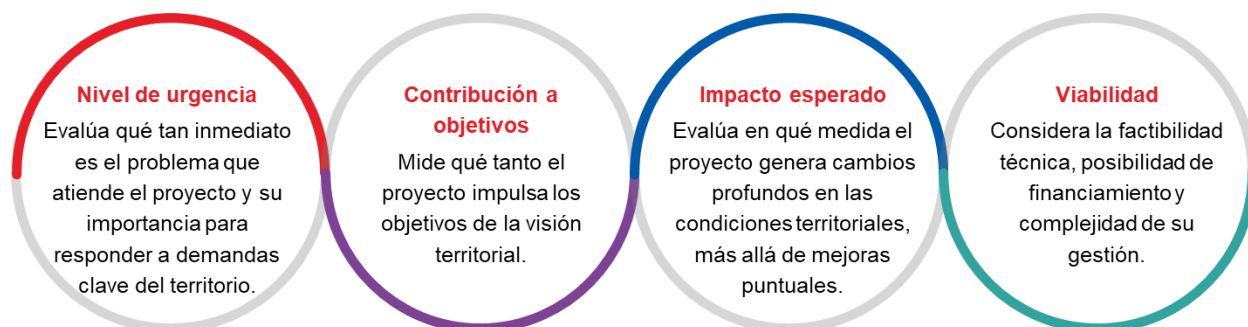


Figura 11 Criterios para priorización de proyectos

- **Nivel de urgencia:** mide la necesidad temporal de intervención en función de la gravedad del problema que aborda el proyecto, su relevancia para la gestión del riesgo, la protección ambiental o la mejora inmediata de la calidad de vida. Los proyectos con alta urgencia son aquellos cuya postergación podría agravar las condiciones territoriales o sociales existentes.
- **Contribución a objetivos:** evalúa el grado de alineación del proyecto con los **seis objetivos estratégicos del PMOT** (ambiental, movilidad, económico, habitabilidad, funcionalidad y patrimonio), valora su capacidad de articular acciones entre diferentes ejes y de generar efectos transversales en el territorio.
- **Impacto esperado:** analiza la magnitud de los resultados que puede generar la intervención en términos de **beneficio social, ambiental y económico**, así como su potencial para desencadenar otras inversiones o procesos complementarios. Este criterio reconoce los proyectos con mayor capacidad transformadora sobre el territorio.
- **Viabilidad:** considera la **factibilidad técnica, institucional, normativa y financiera** del proyecto, tiene en cuenta la disponibilidad de información, los estudios previos existentes, las capacidades de gestión local y las posibilidades de cofinanciación o apoyo externo.

Cada criterio fue ponderado de manera equilibrada, lo cual permite identificar los proyectos con mayor impacto y factibilidad en el corto y mediano plazo, y definir un conjunto reducido de tres proyectos prioritarios para los cuales se elaboraron fichas detalladas de implementación.

Con el fin de reflejar el peso relativo de cada aspecto en la toma de decisiones, se asignaron ponderaciones diferenciadas a los criterios de evaluación: el nivel de urgencia concentró un 35% del valor total, dada su importancia para orientar la acción inmediata del plan; la contribución a los objetivos y el impacto esperado recibieron un 25% cada uno, por su relación directa con la efectividad del PMOT en el territorio; y finalmente, la viabilidad representó un 15%, al considerarse un criterio clave pero

dependiente de condiciones institucionales y de gestión que pueden fortalecerse durante la implementación.

La evaluación de estos criterios se realizó a través de una **encuesta en línea** elaborada en formato Microsoft Forms, en la cual se evaluaron los 37 proyectos de corto y mediano plazo. El instrumento fue distribuido entre representantes del Ayuntamiento de Puerto Plata y otros actores locales clave. En total se recibieron **15 respuestas**, durante un periodo de una semana, que permitieron calificar individualmente cada proyecto según los cuatro criterios definidos.

Los resultados fueron consolidados y analizados por el equipo técnico del PMOT, se obtuvo un ranking de proyectos el cual fue la base para la preselección de **10 proyectos prioritarios**:

#	Cod	Tipo	Nombre	Criterio 1 35%	Criterio 2 25%	Criterio 3 25%	Criterio 4 15%	Nivel de prioridad
1	O4_E3	Proyecto	Red rural de centros integrales del cuidado	1.26	0.90	0.95	0.56	3.67
2	O4_E4	Proyecto	Sistema zonal de plazas y parques a nivel distrital	1.14	0.82	0.82	0.82	3.59
3	O4_E1	Programa	Vivienda asequible en sectores priorizados	1.24	0.92	0.93	0.45	3.54
4	O1_E2	Programa	Red de Corredores Verdes en torno a ríos y cañadas priorizadas en área urbana	1.21	0.88	0.97	0.46	3.52
5	O1_R3	Programa	Restauración integral de la cuenca baja del río San Marcos en el área urbana de San Felipe	1.26	0.87	0.88	0.48	3.49
6	O2_R1	Proyecto	Nuevo eje vial ecológico: Tramo Norte y Sur.	1.31	0.90	0.78	0.46	3.45
7	O4_R2	Programa	Mejoramiento integral de barrios vulnerables	1.19	0.85	0.88	0.46	3.38
8	O6_R2	Proyecto	Reconversión del frente del puerto marítimo Taino Bay	1.17	0.85	0.88	0.47	3.37
9	O2_E13	Proyecto	Consolidación de Corredor logístico, industrial y portuario	1.26	0.82	0.85	0.42	3.35
10	O3_E4	Programa	Centros de Innovación y Formación Agropecuaria en subcentros distritales	1.14	0.82	0.88	0.51	3.35

Tabla 7 Resultados de priorización, Top 10. Arup, 2025.

Para ver el listado general de proyectos con el resultado de su priorización dirigirse al [Anexo 2. Priorización inicial de proyectos](#) y para ver el detalle de la encuesta virtual revisar el [Anexo 3. Encuesta de priorización de proyectos](#).

2.3.1.2 Priorización final de proyectos

Tras la obtención del top 10 del ranking general de priorización, a través de una mesa de trabajo con el Ayuntamiento se realizó la selección final de los proyectos prioritarios. En este espacio participativo se

analizaron los resultados de la encuesta de priorización y se aplicó una matriz de decisión que consideró dos dimensiones clave: el **nivel de urgencia** de intervención y la **viabilidad técnica** de ejecución.

Esta herramienta permitió ubicar los diez proyectos mejor calificados dentro de una grilla de priorización, identifica aquellos con mayor impacto inmediato y factibilidad operativa. La matriz facilitó distinguir entre los proyectos que debían priorizarse en el corto plazo, los que podían incluirse en fases intermedias y aquellos que, si bien relevantes, requerían mayores estudios o condiciones previas para su puesta en marcha. La valoración se realizó con base en los insumos del diagnóstico, la experiencia de gestión local y la articulación de los proyectos con los programas municipales en curso.

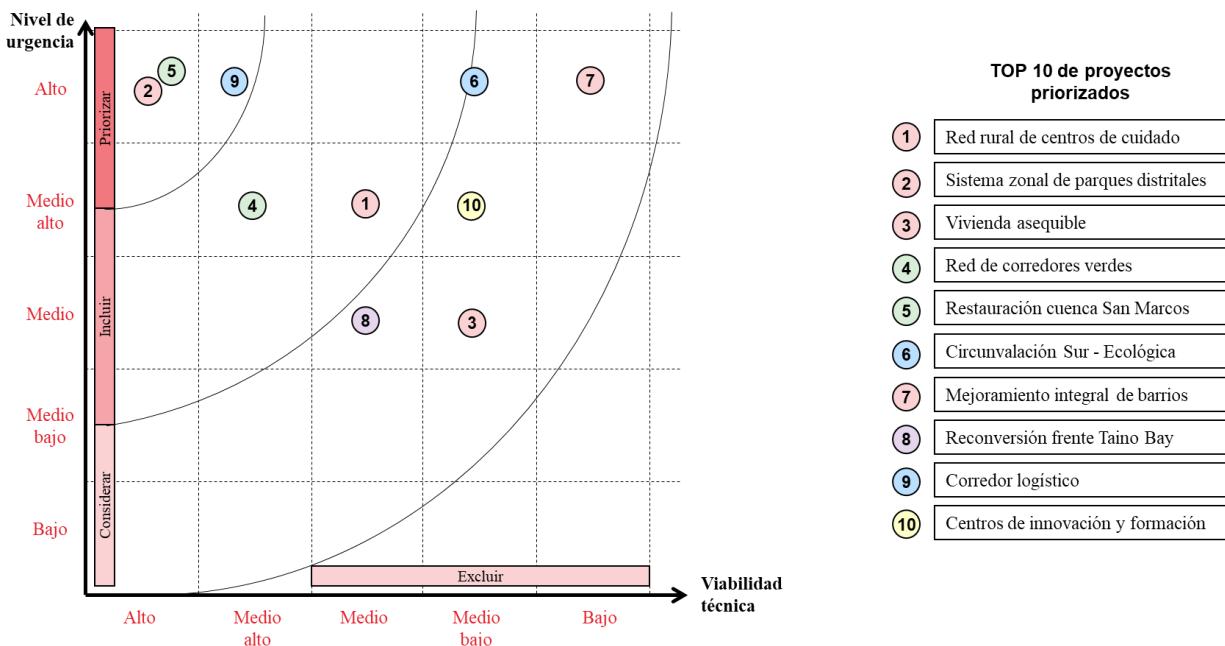


Figura 12 Matriz de priorización final. Arup, 2025.

Como resultado, se seleccionaron tres proyectos prioritarios los cuales responden a diferentes objetivos estratégicos del PMOT:

- La **Restauración integral de la cuenca baja del río San Marcos (O1_R3)** responde al objetivo Ambiental, prioriza la recuperación ecológica, la mitigación del riesgo y la gestión sostenible del agua en el área urbana de San Felipe.
- El **Sistema zonal de plazas y parques distritales (O4_E4)** se enmarca en el objetivo de Funcionalidad, orientado a fortalecer la red de espacio público, promover la cohesión social y consolidar centralidades urbanas equitativas.
- La **Consolidación del Corredor Logístico, Industrial y Portuario (O2_E13)** se vincula con el objetivo de Movilidad y Competitividad Territorial, articula la red vial estructurante con las zonas productivas y el sistema portuario para fortalecer la economía local y la conectividad regional.

La selección de estos tres proyectos es especialmente valiosa porque abarca las dimensiones funcional, ambiental y de movilidad del territorio, garantiza un inicio equilibrado y multisectorial de la implementación del PMOT.

Esta diversidad temática permite que el plan avance simultáneamente en la mejora del espacio público, la restauración ambiental y la eficiencia logística. Además, estos proyectos tienen un fuerte potencial

demostrativo, ya que actúan como catalizadores de otras iniciativas complementarias en sus respectivos ámbitos, asegura efectos multiplicadores a escala municipal y distrital.

Sobre estos tres proyectos se elaboraron fichas de detalle de implementación (ver [Sección 3](#)), concebidas como un **instrumento operativo** que orienta la gestión, seguimiento y ejecución de las intervenciones prioritarias del PMOT.

2.3.2 Marco de implementación

La implementación del Plan de Acción del PMOT de Puerto Plata requiere de una estructura operativa que garantice la puesta en marcha de todos los proyectos y programas priorizados en el Plan de Acción, mediante un proceso ordenado, realista y adaptado al contexto institucional del municipio.

Este marco busca traducir la visión territorial del PMOT en una hoja de ruta ejecutiva, que oriente tanto la gestión pública como la cooperación interinstitucional y privada, y asegura la continuidad de las acciones más allá de los periodos de gobierno.

La implementación del PMOT se estructura en **cuatro fases operativas** que orientan la transición desde la aprobación institucional del plan hasta la ejecución y seguimiento de sus proyectos. Cada fase cumple un propósito específico dentro del proceso general de gestión territorial:

1. Fase previa – Validar y formalizar el Plan.

Momento determinante para la consolidación institucional del PMOT, en tanto garantiza su validez legal y administrativa como instrumento rector del ordenamiento territorial. Se resaltan los siguientes hitos:

- Aprobación formal de la ordenanza municipal por parte del Concejo de Regidores constituye el acto jurídico que otorga fuerza normativa al plan y permite su incorporación en la estructura regulatoria del municipio, asegura su obligatoriedad para las dependencias públicas y los actores privados. Este proceso requiere del visto bueno técnico del VIOTDR y de una coordinación estrecha con el Ayuntamiento, de modo que el documento final refleje tanto la visión estratégica del territorio como las competencias legales locales.
- Articulación con el Plan de Desarrollo Municipal (PDM), integra sus proyectos, metas e indicadores en los instrumentos de planificación y presupuesto participativo. Esta alineación garantiza coherencia entre la política de ordenamiento territorial y las estrategias de desarrollo económico, social y ambiental, permite que las decisiones de inversión pública y privada se orienten de manera coordinada hacia la visión de ciudad definida en el plan.

2. Fase de alistamiento – Activación de actores y acuerdos de gobernanza.

Consolida la estructura de gobernanza que asegurará la implementación efectiva del Plan. Se resaltan los siguientes hitos:

- Conformación del Comité Gestor del PMOT, instancia responsable del seguimiento técnico, administrativo y financiero del plan. Este comité debe integrar representantes del Ayuntamiento de San Felipe de Puerto Plata, el Viceministerio de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Regional (VIOTDR) y otras sectoriales. Resulta esencial definir claramente los roles, competencias y responsabilidades de cada institución, establece mecanismos de coordinación intersectorial y protocolos de comunicación que garanticen la operatividad del plan.
- Desarrollo de una estrategia de participación y gestión social, orientada a mantener un diálogo permanente con la ciudadanía y los actores territoriales. Este componente busca fortalecer la

transparencia y la rendición de cuentas, permite que el seguimiento del PMOT sea un proceso abierto, colaborativo y basado en la corresponsabilidad institucional y social. La vinculación continua de los distintos sectores no solo legitima las decisiones, sino que también contribuye a generar confianza y compromiso hacia la ejecución sostenida de los proyectos a lo largo del tiempo.

3. **Fase de formulación – Desarrollo técnico y financiero de los proyectos.**

Momento de maduración técnica del PMOT, en el cual los proyectos estructurantes se transforman en iniciativas viables desde los puntos de vista financiero, operativo y territorial. Se resaltan los siguientes hitos:

- Licitación de estudios de factibilidad y diseños de detalle, con el fin de contar con información precisa sobre costos, alternativas técnicas, impactos ambientales y cronogramas de ejecución. Estos insumos son fundamentales para pasar de una cartera programática a un portafolio de proyectos listos para gestión e inversión.
- Definición de las fuentes de financiación, combina recursos municipales con fondos nacionales, cooperación internacional y mecanismos de asociación público-privada. Este proceso requiere identificar los instrumentos más adecuados según la naturaleza de cada proyecto —ya sea ambiental, urbano o de infraestructura— y establecer los acuerdos institucionales que garanticen su sostenibilidad económica en el tiempo.

4. **Fase de ejecución – Gestión contractual, implementación y monitoreo.**

marca el paso del planeamiento a la acción, cuando los proyectos priorizados del PMOT se materializan en obras, programas e intervenciones concretas en el territorio. Se resaltan los siguientes hitos:

- Licitación, contratación y ejecución física de los proyectos, bajo los lineamientos técnicos y normativos definidos en las fases previas. El Comité Gestor del PMOT asume un rol central en la supervisión técnica, administrativa y financiera, vela por la correcta aplicación de los recursos, la coherencia con los objetivos del plan y el cumplimiento de los cronogramas establecidos.
- Implementación del sistema de seguimiento y evaluación continua, que permite monitorear los avances mediante indicadores de gestión, desempeño e impacto territorial. Se sugiere que toda la información recopilada debe integrarse a la Infraestructura de Datos Espaciales del PMOT, lo cual facilitará la toma de decisiones basada en evidencia y la rendición pública de resultados.

Estas fases constituyen una hoja de ruta progresiva para avanzar en la materialización del PMOT, asegura que las acciones propuestas se desarrollen de manera coordinada, eficiente y sostenible. El marco de implementación se convierte así en la base operativa para definir los esquemas de gobernanza, cooperación interinstitucional y financiamiento específicos de cada proyecto, garantiza la articulación entre las dependencias municipales, provinciales y nacionales.

Asimismo, este modelo permite fortalecer la capacidad institucional del Ayuntamiento y asegurar la continuidad del PMOT más allá de los periodos de gobierno, además, consolida un proceso de gestión territorial de largo plazo, basado en la transparencia, la participación ciudadana y la toma de decisiones informada.

En la siguiente **Figura 13** se presenta la secuencia propuesta de fases de implementación del PMOT de Puerto Plata, que integra los componentes técnicos, institucionales y financieros necesarios para llevar a cabo la visión territorial del plan.

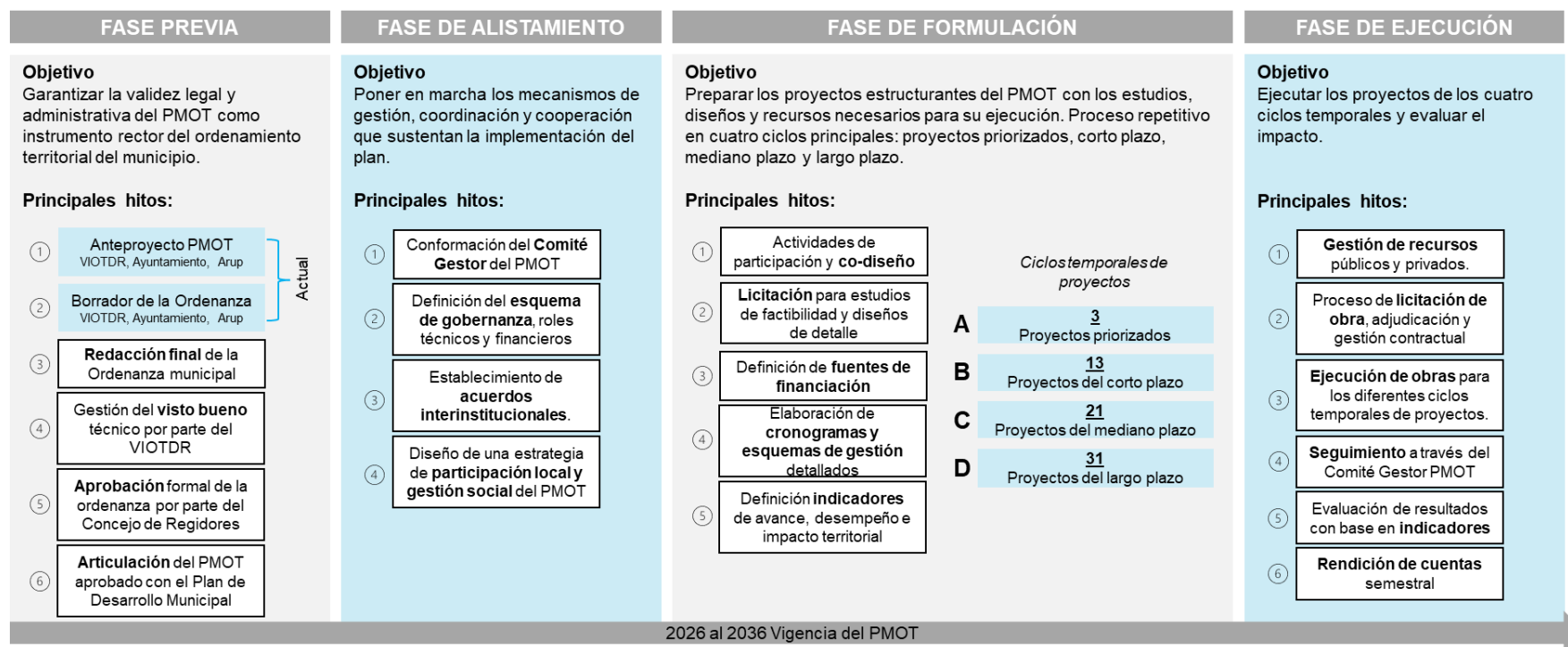


Figura 13 Marco de implementación

El marco de implementación presenta en una secuencia clara de acciones e instituciones, asegura que los proyectos del plan avancen con criterios de eficiencia, transparencia y sostenibilidad. Su puesta en marcha permitirá transformar la visión de Puerto Plata en una realidad tangible: una ciudad más funcional, resiliente y articulada con su entorno natural y productivo.

3. Fichas detalladas de proyectos priorizados

A continuación, se desarrollan las fichas detalladas de los tres proyectos priorizados. Cada ficha presenta de manera sintética los objetivos específicos del proyecto, su estimación de costos, un cronograma referencial de ejecución, así como los indicadores de avance y resultado que permitirán monitorear su desarrollo a lo largo del tiempo.

Adicionalmente, las fichas incorporan visualizaciones y representaciones gráficas que ilustran el alcance territorial y los componentes principales de cada intervención, facilita su comprensión técnica y su comunicación con actores institucionales y comunitarios.

3.1 01_R3: Restauración integral de la cuenca baja del río San Marcos

Dimensión Ambiental.

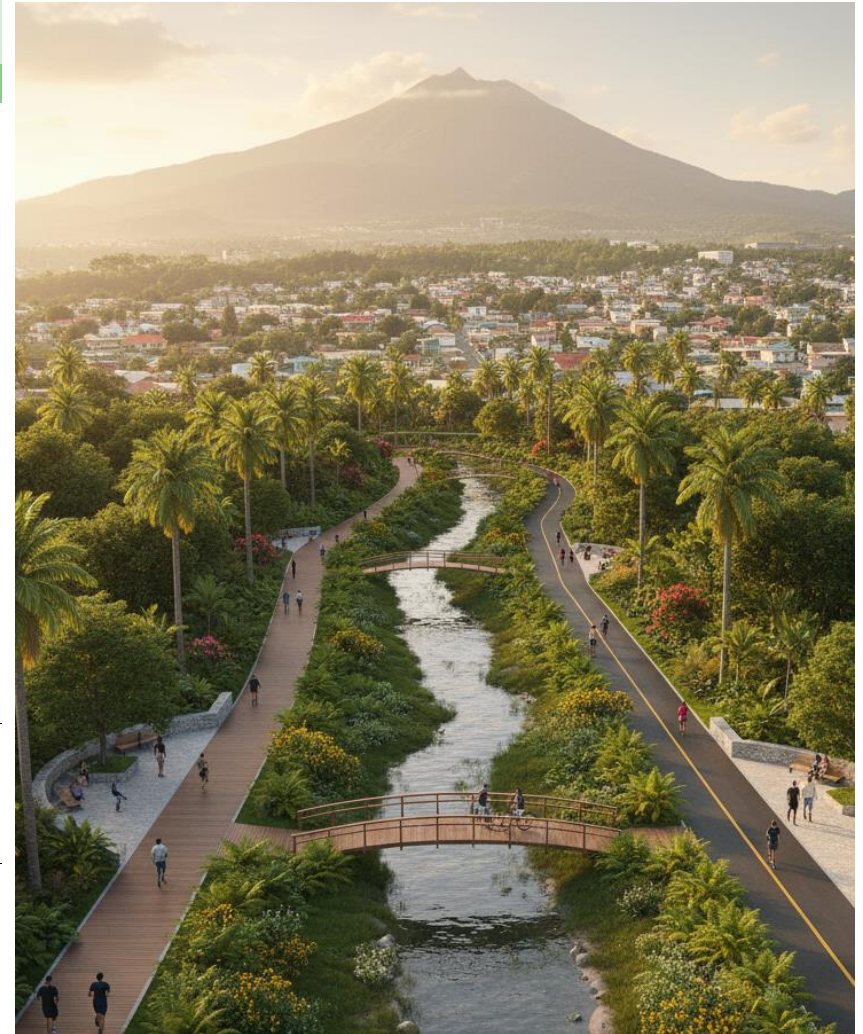
Puerto Plata resiliente frente al cambio climático y protectora de su entorno natural.

Lineamiento estratégico 1.2

Conservación y Sostenibilidad Ambiental

01_R3 Restauración integral de la cuenca baja del río San Marcos

<i>Eje de acción</i>	Conservación del valor ambiental y conexión biológica de cuencas hidrográficas, corredores ecológicos y ecosistemas estratégicos para salvaguardar los procesos naturales, la biodiversidad y los servicios ecosistémicos.
<i>Objetivo</i>	Desarrollar el programa de restauración integral de la cuenca baja del río San Marcos mediante la implementación del Parque Lineal San Marcos como un eje ecológico estratégico que articule medidas para la reducción del riesgo por inundaciones y deslizamientos, recupere y proteja la ronda hídrica del río y el paisaje natural, y genere espacio público de calidad, accesible e inclusivo, mejora la calidad de vida en la zona occidental de San Felipe y contribuye al modelo territorial sostenible y resiliente del municipio.
<i>Impacto</i>	Disminuye la vulnerabilidad de la ciudad frente a inundaciones y deslizamientos, recupera ecosistemas degradados y refuerza la integración de áreas naturales al tejido urbano.
<i>Escala</i>	Urbana Plazo Corto, 6 años
<i>Acciones</i>	Reasentamiento de viviendas Mitigación del riesgo de inundaciones y deslizamientos Renaturalización de la franja de protección del río Creación de espacio público accesible e inclusivo Educación ambiental
<i>Actores</i>	Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales Ministerio de Vivienda y Edificaciones Ayuntamiento de Puerto Plata <i>Otros:</i> Juntas de Vecinos, Cámara de Comercio, Defensa civil, CORAAPPLATA, Cooperación internacional.
<i>Indicadores</i>	Número de viviendas en zonas de riesgo Área de cuencas de retención y humedales artificiales Ha de espacio público de recreación Km de ciclorrutas Km de senderos Cantidad de miradores Ha de manglar restauradas
<i>Costo total</i>	\$ 46,854,909 USD



Visualización general del parque lineal. Arup, 2025.

3.1.1 Justificación

El Río San Marcos ubicado en la zona occidental de San Felipe, representa una oportunidad estratégica para la renovación urbana de esta área, transforma los retos y complejidades que tiene esta zona, en oportunidades, al establecerse como un eje articulador que provea funciones de resiliencia climática, recreativas y ecológicas. Los principales retos de esta zona están asociados a la alta exposición a inundaciones y deslizamientos, y al déficit de espacio público y equipamientos recreativos que sean accesibles para la población que vive en esta zona de la ciudad.

Actualmente, la ronda hídrica del río se encuentra ocupada por asentamiento de origen informal. Estas viviendas se encuentran en zonas de amenaza alta por inundaciones y deslizamientos, agravadas por procesos de erosión fluvial y pérdida de cobertura vegetal. Se estima que alrededor de 817 viviendas están expuestas a estos riesgos, lo que requiere la integración de medidas estructurales y no estructurales para la reducción del riesgo con un enfoque de adaptación al cambio climático.

En este sentido, la restauración integral del río San Marcos propone una intervención que combine la reducción del riesgo, la recuperación y conservación de ecosistemas estratégicos y la generación de espacio público accesible e inclusivo que no genere ningún impacto sobre las funciones ecológicas del corredor y además genere beneficios que mejoren la salud y la calidad de vida de las personas.

3.1.2 Objetivos

General

Desarrollar el programa de restauración integral de la cuenca baja del río San Marcos mediante la implementación del Parque Lineal San Marcos como un eje ecológico estratégico que articule medidas para la reducción del riesgo por inundaciones y deslizamientos, recupere y proteja la ronda hídrica del río y el paisaje natural, y genere espacio público de calidad, accesible e inclusivo, mejora la calidad de vida en la zona occidental de San Felipe y contribuye al modelo territorial sostenible y resiliente del municipio.

Específicos

- 1 Fortalecer la resiliencia urbana y la adaptación al cambio climático** mediante la implementación de soluciones basadas en la naturaleza y medidas estructurales que reduzcan el riesgo por inundaciones y deslizamientos en la ronda hídrica del Río San Marcos.
- 2 Generar nuevo espacio público accesible y de calidad** que promueva la salud física y mental de todos los grupos sociales, a través de infraestructura resiliente que fomente la recreación, la movilidad activa y la cohesión social.
- 3 Proteger y recuperar las áreas naturales y sus servicios ecosistémicos** a lo largo del corredor, mediante la restauración de las coberturas vegetales en la ronda del río y manglares, el fortalecimiento de la conectividad ecológica y la promoción de la educación ambiental como herramienta clave para la conservación del paisaje natural.

3.1.3 Descripción

El proyecto se ubica en la zona occidental de San Felipe y se extiende a lo largo de 3.9 km del río San Marcos, desde el límite urbano hasta su desembocadura en el mar, contempla un área de influencia de 300 m a cada lado del margen del río (ver [Figura 14](#)). Se propone que la ejecución del proyecto se desarrolle en dos tramos. El primero, con una extensión de 1,653 metros, conecta la avenida Manolo Tavarez con la

desembocadura del río; el segundo, de 2,254 metros, inicia en el borde urbano en el barrio San Marcos Abajo y llega hasta la avenida Manolo Tavarez donde conecta con el tramo 1.

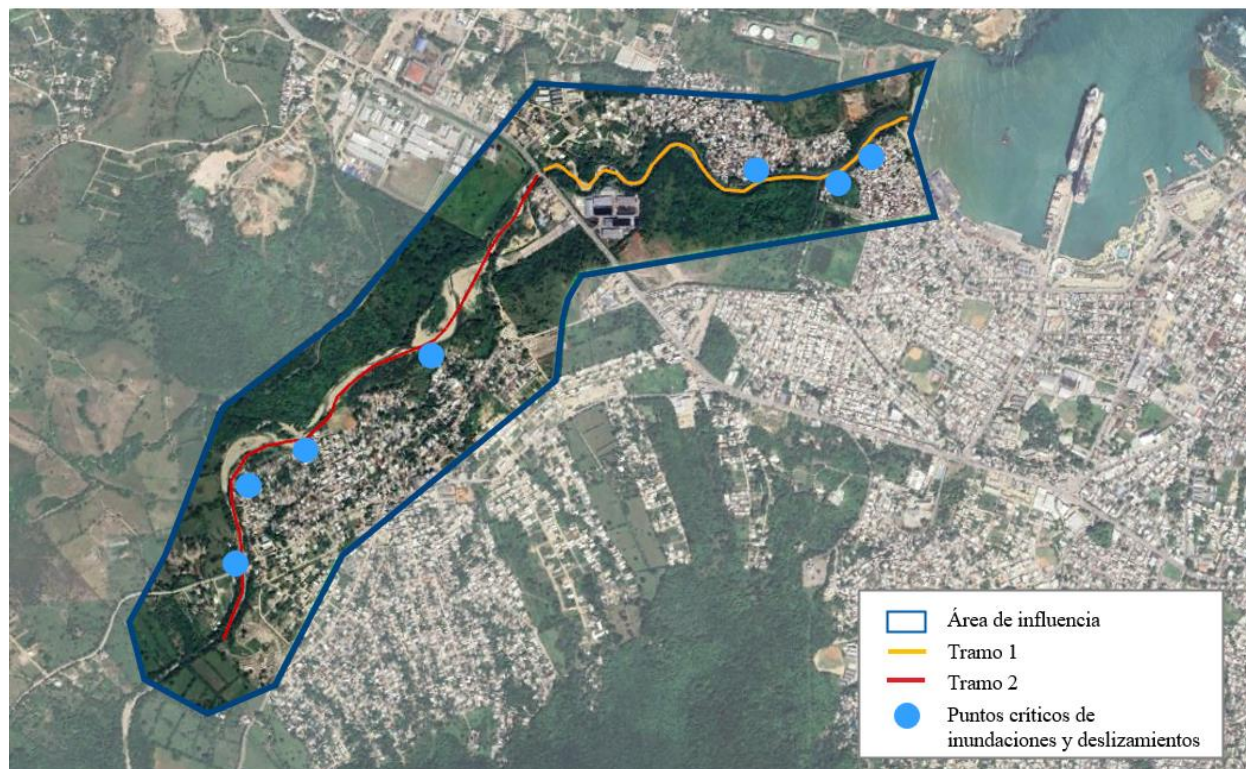


Figura 14. Localización del proyecto

La intervención busca transformar el río en un corredor ecológico multifuncional que articule la gestión del riesgo, la recuperación ecológica, la creación de espacio público de calidad y la promoción de la educación ambiental. Para ello, se estructuran tres estrategias complementarias, cada una con medidas específicas que responden a los objetivos del proyecto.

3.1.3.1 Gestión del riesgo y resiliencia climática

Esta estrategia busca reducir la exposición y vulnerabilidad de las comunidades locales frente a eventos hidrometeorológicos extremos, particularmente inundaciones y deslizamientos. Para ello, se plantea una aproximación integral que combina el reasentamiento planificado de viviendas en zonas de alto riesgo con medidas estructurales, Soluciones basadas en la Naturaleza y acciones comunitarias, todo ello enmarcado en un enfoque de adaptación al cambio climático y ordenamiento territorial resiliente.

Esta estrategia se fundamenta en el principio de prevención y reducción del riesgo, reconoce la importancia de restaurar la funcionalidad ecológica de la cuenca del río San Marcos, al tiempo que se protege la vida de las poblaciones asentadas en sus márgenes. A continuación, se detallan los principales componentes de esta estrategia:

Reasentamiento de viviendas: Con base en el diagnóstico territorial realizado en el marco del Plan Municipal de Ordenamiento Territorial (PMOT), se identificaron 817 viviendas ubicadas dentro de la franja de protección obligatoria del río San Marcos, conforme a lo establecido por la Ley 64-00 y la Resolución 0050-2023 del MMARN. Estas viviendas deben ser reubicadas para garantizar la seguridad de sus habitantes y permitir la recuperación ecológica del cauce y sus zonas adyacentes.

Adicionalmente, se identificaron 231 viviendas en zonas clasificadas como de amenaza alta por inundación, donde se propone implementar Soluciones basadas en la Naturaleza que, además de reducir el riesgo, permitirán la creación de espacios públicos resilientes. El proceso de reasentamiento deberá desarrollarse de manera participativa y transparente, asegura el respeto por los derechos de las comunidades, su acceso a información clara sobre la normativa vigente, y su involucramiento activo en las decisiones que afectan su territorio.

Medidas estructurales: Se identificaron siete puntos críticos a lo largo del río donde se han presentado eventos de inundación y deslizamientos. En estas zonas se prioriza el uso de medidas estructurales de bajo impacto, como gaviones vegetados, que permiten estabilizar los taludes, proteger el espacio público ante crecientes súbitas y facilitar la integración paisajística mediante la incorporación de coberturas vegetales nativas (ver [Figura 15](#)). Estas soluciones buscan combinar funcionalidad hidráulica con beneficios ecológicos y estéticos.



Figura 15. Propuesta para la implementación de gaviones vegetados en puntos críticos del río San Marcos.

Fuente: Arup (2025)

Soluciones basadas en la naturaleza: De manera complementaria se incluyó dentro del diseño conceptual del proyecto tipologías de soluciones basadas en la naturaleza que tienen un enfoque de adaptación basada en ecosistemas, estas medidas incluyen la renaturalización de la franja de protección del río y recuperación de bosques de galería, la recuperación y reconexión de la llanura inundable en zonas donde el río no tiene un cauce definido y ha generado playones y otras medidas de infraestructura verde como cuencas de retención y humedales artificiales que permiten retener grandes volúmenes de agua de lluvia, reducir el riesgo de inundación y mejorar la calidad ambiental del entorno urbano.

Adaptación basada en comunidades: Reconoce el papel fundamental de las comunidades en la gestión del riesgo, el proyecto incorpora un enfoque de adaptación basada en comunidades. Este enfoque promueve la organización comunitaria para la implementación de acciones de prevención, preparación y respuesta ante desastres, fortalece capacidades locales y fomenta la apropiación del territorio. Se destaca especialmente el liderazgo de mujeres como agentes clave en la promoción de prácticas resilientes, la comunicación del riesgo y la articulación con actores institucionales.

3.1.3.2 *Espacio público accesible e inclusivo*

Se enfoca en la creación de espacio público prioriza el uso de infraestructura verde, la integración del paisaje natural, y principios de accesibilidad universal. La propuesta busca fomentar la movilidad activa, la cohesión social y el bienestar físico y mental mediante la habilitación de áreas para la recreación activa y pasiva, tales como parques del agua, zonas de permanencia y descanso con mobiliario accesible, senderos peatonales y ciclorrutas. Estas intervenciones están diseñadas para respetar y potenciar las funciones ecológicas del río San Marcos, e integra soluciones resilientes frente al riesgo climático.

Parques del agua: Como resultado de la evaluación de usos del suelo, se identificaron más de 26 hectáreas con potencial para ser transformadas en nuevo espacio público resiliente en las márgenes del río San Marcos. En este contexto, se propone la creación de parques del agua, concebidos como espacios multifuncionales que combinan recreación, educación ambiental y gestión del riesgo.

Estos parques están diseñados para adaptarse a las condiciones hidrológicas y de amenaza de la zona, incorpora elementos como humedales artificiales, cuencas de retención y vegetación nativa, que permiten una gestión eficiente del agua y contribuyen a la reducción del riesgo de inundación. Además, se plantea que estos espacios sirvan como plataformas educativas donde la comunidad pueda aprender sobre el ciclo hidrológico, el funcionamiento de las infraestructuras verdes y su papel en la resiliencia urbana.



Figura 16. Propuesta de parques del agua alrededor del río San Marcos. Fuente: Arup (2025)

Movilidad activa y espacios de permanencia: El proyecto contempla la implementación de 4 km de senderos peatonales y 3.9 km de ciclorrutas bidireccionales, diseñadas bajo criterios de accesibilidad universal y conectividad ecológica (ver [Figura 17](#)). Estas rutas permitirán articular la zona periurbana con el borde costero, promueve el uso recreativo del espacio público sin comprometer las funciones ecológicas del río. Para fortalecer la cohesión social y fomentar el uso cotidiano del espacio público, se proyecta la creación de 17 bahías de permanencia distribuidas a lo largo del corredor. Estas zonas están

destinadas a la recreación pasiva, el descanso y el encuentro ciudadano, y estarán equipadas con mobiliario accesible que permita su uso por personas de todas las edades y condiciones físicas. La infraestructura propuesta deberá cumplir con los lineamientos del MMARN, garantiza que su construcción y operación no generen impactos negativos sobre el ecosistema fluvial.



Figura 17. Propuesta de senderos y ciclorrutas. Fuente: Arup (2025)

3.1.3.3 Restauración ecológica y educación ambiental

Esta estrategia se enfoca en fortalecer el conocimiento y la apropiación comunitaria de los ecosistemas asociados al río San Marcos, mediante la implementación de acciones educativas, interpretativas y de restauración ecológica. Se busca fomentar una cultura de conservación y corresponsabilidad ambiental, al tiempo que se recupera la funcionalidad ecológica del corredor fluvial y se mejora la calidad ambiental del entorno urbano.

Restauración ecológica: La restauración de los ecosistemas ribereños es una acción clave para garantizar la resiliencia ecológica del corredor. Se identificó un área potencial de 1.4 ha de manglar, cuya recuperación se considera prioritaria por su función en la regulación hídrica, la protección contra inundaciones y el soporte de biodiversidad.

Se contempla la revegetación de las márgenes del río con especies nativas y la recuperación de bosques de galería mediante. Estas acciones contribuirán a la mitigación del riesgo y la reducción de la erosión, genera espacios verdes accesibles para la comunidad.

Todas las actividades de restauración se desarrollarán bajo un enfoque participativo y comunitario, involucra activamente a mujeres líderes, jóvenes y otros actores locales en jornadas de plantación, monitoreo y mantenimiento, con el acompañamiento técnico de la entidad ejecutora del proyecto. Este enfoque busca fortalecer el tejido social y garantizar la sostenibilidad de las intervenciones a largo plazo.

Mirador: Se propone la construcción de un mirador concebido como un hito ambiental que facilite la observación de aves y otras especies de fauna y flora, y que funcione como punto de encuentro para actividades de educación ambiental y promoción de la conservación (ver Figura 18).



Figura 19. Cronograma del proyecto

3.1.5 Costos

Con base en un análisis de proyectos similares (benchmarks), se presenta a continuación una estimación de los costos de inversión (CAPEX) y operación (OPEX) asociados al proyecto. Esta estimación abarca las tres etapas principales del proyecto: preinversión, construcción, y operación y mantenimiento; para esta última se consideran valores para los diez años posteriores a la implementación.

El presupuesto general proyectado asciende a aproximadamente 46.8 millones de USD, incluye los costos directos e indirectos necesarios para garantizar la viabilidad técnica, financiera y operativa del proyecto. La siguiente tabla resume los costos por etapa y por tramo del proyecto, permite visualizar la distribución presupuestal. Para mayor detalle, el presupuesto desagregado por componentes se encuentra disponible en el Anexo A.

Tabla 8. Costos por etapa del proyecto

Etapa	Total (RD)	Total (USD)
Total Costos Directos	2,400,353,942	38,405,663
Etapa 1 Preinversión y diseños	75,513,930.72	1,208,222.89
Tramo 1	33,102,045.11	529,632.72
Tramo 2	42,411,885.61	678,590.17
Etapa 2 Construcción	1,930,721,402.55	30,891,542.44
Tramo 1	856,247,753	13,699,964
Tramo 2	1,074,473,650	17,191,578
Etapa 3 Operación y mantenimiento	394,118,609	6,305,898
Tramo 1	177,557,144	2,840,914
Tramo 2	216,561,465	3,464,983
Costos Indirectos	528,077,867	8,449,246
Administración (12%)	288,042,473	4,608,680
Imprevistos (5%)	120,017,697	1,920,283
Utilidad (5%)	120,017,697	1,920,283
Total Costos	2,928,431,810	46,854,909
Rango alto (0.5)	4,392,647,715	70,282,363
Rango bajo (-0.3)	2,049,902,267	32,798,436

Total Costos	2,928,431,809	46,854,908
Tramo 1	1,301,626,469	20,826,023
Tramo 2	1,626,805,340	26,028,885

3.1.6 Indicadores

En esta sección se presenta el marco de monitoreo del proyecto mediante la formulación de indicadores que permiten hacer seguimiento a los resultados del proyecto y evaluar el impacto de las acciones. La [Tabla 9](#) presenta los indicadores asociados a la evaluación de los objetivos del proyecto, así como sus metas y línea base.

Tabla 9. Indicadores para el monitoreo del proyecto

Objetivo	Indicador	Línea base	Meta
1. Fortalecer la resiliencia urbana y la adaptación al cambio climático mediante la implementación de soluciones basadas en la naturaleza y medidas estructurales que reduzcan el riesgo por inundaciones y deslizamientos en la ronda hídrica del Río San Marcos.	Número de viviendas ubicadas en zonas de riesgo	817	0
	Puntos críticos de inundaciones y deslizamientos	7	0
	Área con medidas implementadas de retención y almacenamiento de agua	Cuencas de retención: 0 ha	Cuencas de retención: 0.41 ha

Objetivo	Indicador	Línea base	Meta
		Humedales artificiales: 0 ha	Humedales artificiales: 0.42 ha
2. Generar nuevo espacio público accesible y de calidad que promueva la salud física y mental de todos los grupos sociales, a través de infraestructura resiliente que fomente la recreación, la movilidad activa y la cohesión social.	Espacio público de recreación	0 ha	26.5 ha
	Km de ciclorrutas	0 km	3.9 km
	Km de senderos	0 km	4 km
3. Proteger y recuperar las áreas naturales y sus servicios ecosistémicos a lo largo del corredor, mediante la restauración de las coberturas vegetales en la ronda del río y manglares, el fortalecimiento de la conectividad ecológica y la promoción de la educación ambiental como herramienta clave para la conservación del paisaje natural.	Número de miradores para la observación de fauna y flora	0	1
	Ha de manglar restauradas	0	1.4 ha
	Km renaturalizados de la ronda del río	0 km	5.4 km
	Porcentaje de mujeres que lideran actividades de educación ambiental y restauración	0	60%

3.2 O2_E13: Corredor logístico, industrial y portuario

Dimensión Movilidad. Puerto Plata conectada, accesible y con movilidad eficiente

Lineamiento estratégico 2.4. Logística territorial

O2_E13

Eje de acción	Optimización del sistema logístico portuario mediante la planificación del suelo y la jerarquización vial en torno a terminales marítimas, promoviendo áreas de intercambio multimodal, zonas de valor agregado logístico y una mejor articulación puerto-ciudad.
Objetivo	Consolidar un corredor logístico y portuario funcional, que garantice la movilidad eficiente del transporte de carga entre el Puerto Taino Bay y la Zona Franca Industrial de San Felipe, minimiza los impactos sobre el sistema urbano, ambiental y social, y fortalece la competitividad territorial del municipio.
Impacto	Incrementa la eficiencia logística, reduce conflictos con tránsito urbano y refuerza la competitividad portuaria.
Escala	Urbana, SF. Plazo Mediano, 8 años
Acciones	Ampliación del perfil vial Reasentamiento de viviendas Mejoramiento de espacio público de movilidad Soluciones de infraestructura verde
Actores	Ministerio de Obras Públicas Ministerio de Vivienda y Edificaciones INTRANS Ayuntamiento de Puerto Plata Otros: CORAAPPLATA, Zona Franca, Autoridad Portuaria, Cámara de Comercio, Juntas de vecinos.
Indicadores	Longitud ejecutada del corredor logístico Tiempo promedio de recorrido (Puerto-Zona Franca) Cantidad de árboles en franjas laterales Nivel promedio de ruido en áreas residenciales aledaña Cantidad de viviendas reubicadas Porcentaje de aceras con soluciones de accesibilidad
Costo total	\$25,107,600 USD



Visualización general del corredor logístico. Arup, 2025.

3.2.1 Justificación

El crecimiento del puerto logístico y de la actividad industrial en San Felipe ha incrementado de manera sostenida el tránsito de vehículos pesados sobre la trama urbana, lo cual aumenta la congestión vial, deterioro de la infraestructura y conflictos con los modos de transporte locales, además de impactos ambientales y de seguridad vial en sectores residenciales como Playa Oeste, Gregorio Luperón, Haití y Las Tres Palmas.

El Corredor Logístico, Industrial y Portuario busca ordenar y canalizar el tráfico de carga pesada mediante una vía especializada de 4,1 km que conecte de manera directa el Puerto de Taino Bay con la Zona Franca Industrial, reduce el paso de camiones por el área central y mejora la eficiencia del sistema de movilidad urbana.

Asimismo, el proyecto contribuye a fortalecer la competitividad logística del municipio al mejorar la conectividad entre los nodos portuarios, industriales y de servicios, promueve un desarrollo urbano más equilibrado y sostenible. La incorporación linderos frontales abiertos al uso público y con superficie permeable, así como aceras con franjas verdes arboladas permitirán mitigar el impacto ambiental y acústico del transporte de carga, mejora la calidad del paisaje urbano y la relación entre las zonas productivas y los barrios residenciales.

De esta manera, el corredor se configura como una infraestructura estratégica de integración territorial, orientada a compatibilizar la actividad económica con la calidad de vida urbana, consolida uno de los ejes estructurantes del modelo de ocupación propuesto por el PMOT.

3.2.2 Objetivos

General

Consolidar un corredor logístico y portuario funcional, que garantice la movilidad eficiente del transporte de carga entre el Puerto Taino Bay y la Zona Franca Industrial de San Felipe, minimiza los impactos sobre el sistema urbano, ambiental y social, y fortalece la competitividad territorial del municipio.

Específicos

- Optimizar la movilidad de carga pesada mediante una vía especializada que canalice el tránsito logístico fuera de las zonas residenciales
- Reducir los conflictos viales y ambientales derivados del tráfico pesado, incorpora criterios de diseño sostenible, arborización y mitigación de ruido
- Mejorar la relación entre áreas productivas y barrios urbanos mediante la integración paisajística y la creación de franjas verdes que funcionen como amortiguadores
- Potenciar la competitividad económica local a través del fortalecimiento de la infraestructura logística y la conexión directa entre los nodos industriales y portuarios

3.2.3 Descripción

El Corredor Logístico, Industrial y Portuario es una infraestructura vial estructurante de aproximadamente 4,1 kilómetros, destinada a canalizar el tráfico pesado entre la Zona Franca Industrial y el Puerto Taino Bay, reduce la congestión y los conflictos entre transporte de carga, tránsito urbano y usos residenciales.

Su desarrollo integra criterios de eficiencia logística, sostenibilidad ambiental y regeneración urbana, mediante la mejora progresiva del perfil vial, la incorporación de soluciones verdes y el reordenamiento del borde portuario.

Como muestra la [Figura 20](#) el trazado del corredor se organiza en **cuatro tramos funcionales**, definidos según las condiciones físicas y sociales del territorio, lo que permitirá una implementación escalonada, adaptada a las capacidades técnicas e institucionales del municipio.

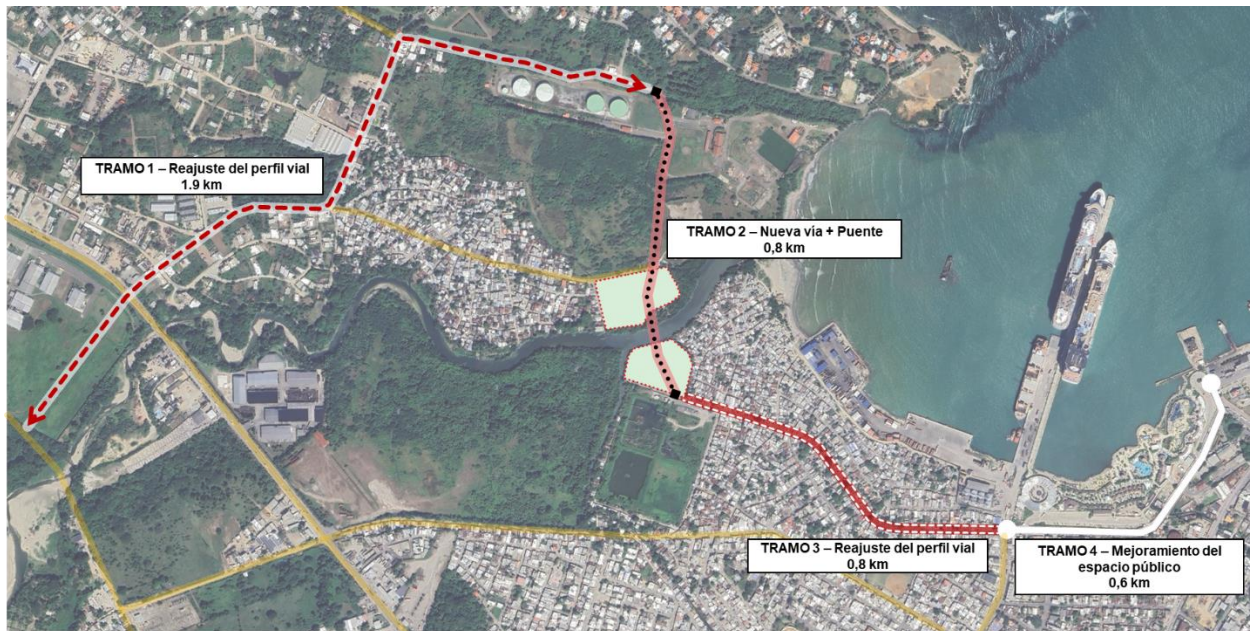


Figura 20 Tramos propuestos para la implementación de la vía logística.

Tramo 1

Se extiende 1,9 kilómetros desde la Zona Franca hasta la Generadora San Felipe; este tramo se plantea la ampliación del perfil vial a 20 metros entre aceras, conserva las proporciones del tramo de referencia entre la Calle Duarte y la Avenida Penetración Portuaria.



Figura 21 Visualización de referencia del Tramo 1. Arup (2025).

Las obras comprenden la reconfiguración geométrica de la calzada para tránsito pesado, la reconstrucción del pavimento estructural con base granular y carpeta asfáltica modificada. El diseño integra franjas verdes laterales, arborización con especies nativas y aceras arboladas que actúan como barrera acústica y filtro ambiental frente a las zonas residenciales cercanas. La afectación predial se considera moderada y se concentra en predios de gran tamaño que permitirán reajustes por cesión o compensación, y la afectación de edificaciones que requerirán reubicación parcial.

Tramo 2

A lo largo de 0,8 kilómetros, contempla la apertura de una nueva vía y la construcción de un puente sobre el río San Marcos, lo que permitirá conectar directamente la Antigua Vía Férrea con la Calle Principal Costambar. Este nuevo enlace representa el componente más estructurante del corredor, al eliminar el actual cuello de botella que afecta el flujo logístico y generar una alternativa segura de paso sobre el río. El puente, de unos 60 metros de luz, se diseñará en losa postensada con aceras laterales y barandas metálicas, e integrará sistemas de protección hidráulica y revegetación de las márgenes fluviales.

Además de su función vial, esta infraestructura se plantea como una oportunidad para recuperar ambientalmente el entorno inmediato del río San Marcos, incorpora bioswales, taludes estabilizados y vegetación nativa de ribera. Este tramo requerirá estudios geotécnicos y de dinámica fluvial específicos, así como un permiso ambiental previo de las autoridades nacionales competentes.



Figura 22 Visualización de referencia del Tramo 2. Arup (2025).

Tramo 3

Con una longitud de 0,8 kilómetros, este segmento vial continúa hacia el oriente y busca completar la conexión hasta la Av. Penetración Portuaria. En este tramo, las intervenciones consistirán principalmente en la ampliación y normalización del perfil vial, la instalación de aceras continuas y la integración de franjas verdes con especies de sombra, genera una transición armónica entre las áreas logísticas y los tejidos residenciales.

El tramo presenta una mayor complejidad social y predial, con 92 solares identificados en la franja de intervención, de los cuales aproximadamente 36 % corresponden a uso residencial. Esto hace necesaria la implementación de un plan de reasentamiento progresivo y participativo, coordinado con el

Ayuntamiento de San Felipe y el Ministerio de Vivienda, que priorice soluciones habitacionales de proximidad y compensaciones justas para la población desplazada.



Figura 23 Visualización de referencia del Tramo 3. Arup (2025).

Tramo 4

Este segmento cubre 0,6 kilómetros lineales, aborda la llegada del corredor al frente portuario y la articulación con el espacio público del entorno del Puerto Taino Bay. La intervención propuesta busca optimizar el espacio público de este corredor ya consolidado, ordenar accesos peatonales y vehiculares, mejorar las condiciones de seguridad, iluminación y paisajismo, y crear un acceso representativo que refuerce la imagen de la ciudad. Este tramo podrá desarrollarse mediante esquemas de cofinanciación público-privada, aprovecha la presencia del concesionario portuario y de operadores logísticos interesados en la mejora de las condiciones de acceso.



Figura 24 Visualización de referencia del Tramo 4. Arup (2025).

La ejecución del corredor logístico se propone de forma progresiva y funcional, inicia con el Tramo 3, donde será necesario un proceso previo de socialización y gestión predial; seguido del Tramo 2, cuya construcción del puente y vía nueva garantizará la continuidad física del corredor. Posteriormente se abordarán los Tramos 1 y 4, asociados a ajustes viales y de espacio público de menor complejidad técnica. Esta secuencia permitirá minimizar interrupciones operativas, optimizar recursos y asegurar que los beneficios del proyecto se perciban desde las primeras etapas de ejecución.

De acuerdo con lo anterior, el Corredor Logístico, Industrial y Portuario se compone de cuatro tramos funcionales que definen su secuencia territorial de ejecución, pero su implementación requiere también de cuatro componentes técnicos y de gestión transversales, que aseguran su sostenibilidad urbana, ambiental y social, como se detalla a continuación:

3.2.3.1 Componente vial y espacio público peatonal

El corredor tendrá un perfil tipo de 20 metros entre aceras, mantiene las dimensiones y características del tramo existente de la Av. Antigua Vía Férrea entre Calle Duarte y la Av. Penetración Portuaria, para asegurar continuidad técnica, estructural y operativa.

Estructura del perfil vial:

- Carril preferencial para transporte de carga (3,50 m): pavimento de concreto hidráulico (espesor 25 cm, resistencia mínima $f'c=280$ kg/cm²), diseñado para soportar tránsito pesado tipo T3-S2-R4 según clasificación del MOPC.
- Carril mixto (3,30 m): pavimento flexible con carpeta asfáltica (espesor total 15 cm) para tráfico medio, con base granular compactada (20 cm).
- Separador lateral de seguridad (0,50 m): con bordillo prefabricado tipo C-15.
- Andén peatonal (2,00 m): con baldosa podo táctil y loseta antideslizante (espesor 8 cm), y cumple normativa de accesibilidad universal.
- Antejardín permeable (3,00 m): de césped reforzado con bordillo, destinado a infiltración superficial y control térmico.

Características complementarias:

- Iluminación vial LED de alta eficiencia (12 m altura, 150 W) con fotoceldas autónomas.
- Sistema de drenaje longitudinal con cunetas laterales y sumideros a cada 25 m, conectado a zanjas de infiltración y pozos de absorción en las franjas verdes.
- Señalización horizontal termoplástica y vertical reflectiva con normas ASTM D4956.
- Cruces peatonales a nivel en intersecciones principales, con pavimento diferenciado y rampas accesibles.
- Diseño estructural orientado a durabilidad y bajo mantenimiento, con pavimentos de alta resistencia y control de escorrentías.

3.2.3.2 Componente ambiental y de infraestructura verde

El proyecto incorpora soluciones basadas en la naturaleza (SbN) para reducir los impactos ambientales del tránsito pesado, mejorar el drenaje pluvial y fortalecer la resiliencia climática del borde portuario y del río San Marcos.

Elementos principales:

- Franjas verdes continuas (3 m promedio) con especies nativas de sombra y baja demanda hídrica.
- Bioswales o sistemas de drenaje sostenible. con capacidad de infiltración mínima de 60 mm/h, diseñadas para retener escorrentía del 80 % de eventos de lluvia anuales.

- Pavimentos permeables en aceras y antejardines, con base de grava ¾" y sub-base estabilizada para favorecer recarga hídrica.
- Barreras vegetales de absorción acústica (densidad de 2,5 árboles/10 m) y setos de vegetación densa que reduzcan en un 25–30 % los niveles de ruido percibido en las viviendas cercanas.
- Módulos paisajísticos en intersecciones con mobiliario urbano (bancas metálicas, basureros de acero galvanizado, señalética informativa) y luminarias peatonales.

Este componente permitirá disminuir el impacto acústico y atmosférico del transporte de carga, reducir la isla de calor urbana y aportar continuidad ecológica en su intersección con el río San Marcos.

3.2.3.3 *Componente socio-habitacional y de gestión del suelo*

El desarrollo del corredor implica la utilización de 92 solares a lo largo del trazado entre las calles Av. Penetración Portuaria y Calle 2, según el Catastro Municipal: aproximadamente 36 % residenciales, 29 % desocupados, 2 % lotes vacantes y 33 % inmuebles no residenciales, como talleres, bodegas y comercios.

Este diagnóstico evidencia que la afectación habitacional directa es limitada y que buena parte del suelo presenta vacíos urbanos o usos no consolidados, lo cual facilita la ampliación a 20 m y reduce los impactos sociales.

Gestión predial y social:

- En los tramos entre la Penetración Portuaria y la Calle Segunda, donde se amplía el perfil, será necesario un proceso de reasentamiento planificado, con reubicación en el mismo entorno urbano, en coordinación con el Ayuntamiento y el Ministerio de Vivienda.
- Las viviendas afectadas serán compensadas conforme a valor catastral actualizado más costos de reconstrucción, asegura condiciones de habitabilidad equivalentes o superiores.
- En los tramos con vacíos urbanos y solares no consolidados, se implementará una gestión predial gradual, con adquisición directa o cesión voluntaria a cambio de mejoras urbanas y compensaciones en especie.
- Se promoverá la formalización del uso del suelo industrial y logístico mediante la actualización del catastro y la creación de una unidad de gestión del corredor.

Este componente garantiza que la ampliación física del eje logístico se realice bajo principios de justicia espacial y responsabilidad social, minimiza desplazamientos, mejora las condiciones del entorno y promueve una renovación urbana ordenada.

En conjunto, los tres componentes conforman una infraestructura logística sostenible y socialmente responsable, que articula eficiencia operativa, mitigación ambiental y equidad social, consolidándose como uno de los proyectos estructurantes del Objetivo 2 (Movilidad y Conectividad) y del Objetivo 5 (Funcionalidad y Competitividad) del PMOT de Puerto Plata.

A continuación, la [Tabla 10](#) expone la relación directa entre los cuatro tramos y los tres componentes técnicos que guían su diseño y ejecución. Los tramos 1 y 3 concentran las principales obras viales y procesos de gestión predial; el tramo 2 incorpora el desafío técnico y ambiental del cruce sobre el río San Marcos; y el tramo 4 consolida la integración urbana y paisajística del corredor con el frente portuario. En conjunto, los tres componentes garantizan que el corredor logístico no solo mejore la conectividad y la eficiencia operativa del sistema de carga, sino que también promueva una transformación ambientalmente responsable y socialmente equitativa del borde urbano-industrial de Puerto Plata.

Tramo / Componente	Vial y de espacio público peatonal	Ambiental e infraestructura verde	Socio-habitacional y gestión del suelo
Tramo 1 – Reajuste del perfil vial existente (1,9 km)	Ampliación a 20 m entre aceras. Reconfiguración de calzada y drenaje cerrado. Aceras con accesibilidad universal, iluminación LED y franjas verdes laterales.	Implementación de franjas vegetadas con especies nativas, control de escorrentía, arborización y mejora paisajística del entorno urbano.	Afectación moderada de predios de gran tamaño. Compensación o reubicación parcial de edificaciones, gestión predial mediante acuerdos voluntarios.
Tramo 2 – Nueva vía y puente sobre el río San Marcos (0,8 km)	Construcción de nueva vía de doble calzada y puente principal de 60 m de luz. Incorporación de aceras laterales y bahías de maniobra controlada. Normalización del perfil de 20 m, pavimento flexible reforzado y andenes continuos con arborización y cruces peatonales seguros.	Revegetación ribereña del río San Marcos, estabilización de taludes, implementación de bioswales y drenaje sostenible. Arborización lineal con especies de sombra, franjas permeables y control de emisiones por amortiguamiento vegetal.	Coordinación ambiental y predial con las autoridades nacionales competentes. Articulación con el proyecto O1_R3 Restauración del Río San Marcos. Afectación de 92 solares (36 % residenciales). Ejecución del plan de reasentamiento planificado y compensación coordinada con el Ayuntamiento y el Ministerio de Vivienda.
Tramo 3 – Reajuste del perfil vial hacia el puerto (0,8 km)	Recalificación del acceso portuario con pavimentos de alta resistencia, reorganización de accesos vehiculares y mobiliario urbano.	Integración paisajística del borde portuario con arborización densa, franjas verdes y mobiliario ambientalmente sostenible.	Participación de actores privados en la cofinanciación. Coordinación institucional con el concesionario portuario y operadores logísticos.

Tabla 10 Relación entre tramos y componentes del proyecto. Arup, 2025.

3.2.4 Cronograma

El proyecto se desarrollará en un periodo total de 8 años desde el 2028 al 2035, combina fases sucesivas y parcialmente solapadas. La programación prioriza la gestión predial y social temprana, seguida de la ejecución física progresiva de los tramos más complejos (3 y 2) y culmina con la consolidación urbana y portuaria (1 y 4).

Esta secuencia permite mantener la operatividad vial durante las obras, optimizar los recursos financieros y asegurar la continuidad funcional del corredor a medida que se completan los segmentos.

<i>O2_EI3 Corredor vial logístico</i>	2028		2029		2030		2031		2032		2033		2034		2035	
	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
TRAMO 3: 0,8 km	[Barra gris que cubre todos los periodos de 2028 a 2031]															
Formulación y estudios	[Barra azul que cubre todos los periodos de 2028 a 2031]															
Levantamiento topográfico y batimétrico del tramo	[Barra azul que cubre 2028 I y 2028 II]															
Diagnóstico estructural de la vía existente	[Barra azul que cubre 2028 I y 2028 II]															
Estudio de tráfico de carga y compatibilidad logística	[Barra azul que cubre 2028 I y 2028 II]															
Evaluación ambiental inicial (línea base de ruido, aire y suelo)	[Barra azul que cubre 2028 I y 2028 II]															
Análisis de factibilidad y estimación preliminar de costos	[Barra azul que cubre 2028 I y 2028 II]															
Gestión predial y social	[Barra gris que cubre todos los periodos de 2028 a 2031]															
Actualización catastral de los 92 solares	[Barra azul que cubre 2028 I y 2028 II]															
Identificación de viviendas afectadas y levantamiento social	[Barra azul que cubre 2028 I y 2028 II]															
Socialización comunitaria y concertación de compensaciones:	[Barra azul que cubre 2028 I y 2028 II]															
Elaboración del plan de reasentamiento	[Barra azul que cubre 2028 I y 2028 II]															
Diseño	[Barra gris que cubre todos los periodos de 2028 a 2031]															
Diseño geométrico y estructural del perfil de 20 m	[Barra azul que cubre 2028 I y 2028 II]															
Diseño de drenaje pluvial y franjas verdes	[Barra azul que cubre 2028 I y 2028 II]															

3.2.6 Indicadores

Con el fin de evaluar el avance y los resultados del proyecto O2_E13 “Corredor logístico, industrial y portuario”, se definió un conjunto de indicadores que permiten medir su desempeño en términos de movilidad, sostenibilidad ambiental, integración urbana y competitividad económica. Estos indicadores se alinean con los objetivos estratégicos del PMOT y constituyen una herramienta clave para el seguimiento técnico, financiero y territorial durante la ejecución del proyecto y en su fase posterior de operación.

Los indicadores propuestos buscan no solo cuantificar el progreso físico de las obras, sino también valorar los impactos urbanos y ambientales asociados, promueve una gestión basada en evidencias y un monitoreo transparente por parte del Ayuntamiento, el Comité Gestor y las instituciones vinculadas al sector transporte, medio ambiente y desarrollo económico.

A continuación, se presentan los principales indicadores, su línea base y las metas esperadas al cierre del horizonte de implementación del proyecto (2035):

Objetivo	Indicador	Línea base	Meta
1. Optimizar la movilidad de carga pesada	Longitud total del corredor logístico ejecutado con especificaciones para tráfico pesado (km)	0 km	4,1 km
	Tiempo promedio de recorrido entre el Puerto y la Zona Franca (minutos)	20 min	10 min
	Reducción del tránsito de camiones de carga dentro del área central de San Felipe (%)	0%	60%
2. Reducir los conflictos viales y ambientales derivados del tráfico pesad	Longitud de franjas verdes y arboladas implementadas (km)	0 km	4,1 km
	Número de árboles plantados en franjas laterales (und)	0	1500
	Nivel promedio de ruido en áreas residenciales aledañas (dB)	**dB	60 dB
3. Mejorar la relación entre áreas productivas y áreas residenciales	Viviendas reubicadas o compensadas (und)	0	33
	Porcentaje de aceras con accesibilidad universal y mobiliario urbano instalado (%)	***%	100%
4. Potenciar la competitividad económica local	Incremento del flujo diario de carga entre la Zona Franca y el puerto (toneladas/día)	0	35%
	Incremento de empresas locales beneficiadas directa o indirectamente por la nueva vía logística	0	30%

Tabla 12 Indicadores de seguimiento. Arup, 2025.

El cumplimiento de estos indicadores permitirá verificar el grado de efectividad del corredor logístico en términos de reducción del tránsito pesado en zonas residenciales, mejora de la conectividad industrial-portuaria y disminución de los impactos ambientales y sociales. Asimismo, facilitará la toma de decisiones informadas sobre mantenimiento, gestión del suelo, y futuras ampliaciones del sistema vial.

3.3 04_E4: Sistema zonal de plazas y parques para el encuentro y la recreación a nivel distrital

Dimensión Funcional. Puerto Plata inclusiva, habitable y equitativa.

Lineamiento estratégico 4.2. Infraestructura y servicios de soporte.

O4_E4 Sistema zonal de plazas y parques para el encuentro y la recreación a nivel distrital

<i>Eje de acción</i>	Generación de nuevo espacio público efectivo para incrementar su cobertura y permitir actividades de recreación, contemplación y encuentro para todas y todos.
<i>Objetivo</i>	Crear y consolidar un sistema zonal de plazas y parques en las cabeceras distritales de Maimón y Yásica, que funcione como una red articulada de espacios públicos de calidad, concebidos como nodos estratégicos de encuentro, recreación y cohesión social, contribuye al fortalecimiento del tejido social, la equidad en el acceso al espacio público y la protección del paisaje natural.
<i>Impacto</i>	Ampliación de la cobertura de espacio público, fortalece la cohesión social y descentraliza la oferta recreativa.
<i>Escala</i>	Distrital Plazo Corto, 5 años
<i>Acciones</i>	Generación de espacio público efectivo Red de conexiones peatonales Renaturalización de la cuenca del río Educación Ambiental
<i>Actores</i>	Ministerio de Obras Públicas Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales Ayuntamiento de Puerto Plata <i>Otros:</i> Juntas de vecinos, Cooperación Internal.
<i>Indicadores</i>	Área de espacio público generado Km de red peatonal construida Km de senderos ecológicos Cantidad de señalética en torno al río Km de río renaturalizado
<i>Costo total</i>	\$13,164,919 USD



Visualización general del espacio público. Arup, 2025.

3.3.1 Justificación

Los distritos municipales de Yásica Arriba y Maimón han experimentado un crecimiento urbano lineal y disperso a lo largo de las vías principales que los conectan con San Felipe de Puerto Plata. Este patrón ha limitado la provisión de espacios públicos recreativos, generando un déficit significativo en infraestructura urbana que afecta la cohesión social y el bienestar comunitario.

El proyecto responde a esta problemática mediante la creación de una red interconectada de parques y plazas, articulada en torno a elementos naturales y culturales como los ríos Yásica y Maimón y los plays comunitarios, que históricamente han sido espacios de encuentro. Esta red busca garantizar el acceso equitativo, promover la recreación en armonía con el paisaje natural, y contribuir a la protección de los recursos hídricos.

En este sentido, el proyecto se plantea como una intervención estratégica que no solo atiende el déficit de espacio público, sino que también promueve un modelo de desarrollo territorial inclusivo, sostenible y resiliente.

3.3.2 Objetivos

General

Crear y consolidar un sistema zonal de plazas y parques en las cabeceras distritales de Maimón y Yásica, que funcione como una red articulada de espacios públicos de calidad, concebidos como nodos estratégicos de encuentro, recreación y cohesión social, contribuye al fortalecimiento del tejido social, la equidad en el acceso al espacio público y la protección del paisaje natural.

Específicos

- 1 Ampliar la oferta y cobertura del espacio público recreativo de calidad**, y garantizar su accesibilidad e inclusión para todos los grupos sociales, con el fin de fortalecer la cohesión comunitaria y descentralizar la provisión de equipamientos de espacio público en el territorio distrital.
- 2 Conformar una red funcional de plazas y parques** interconectados mediante corredores paisajísticos y peatonales que articulen los principales equipamientos urbanos, fomenta la movilidad activa, el uso continuo del espacio público y la integración territorial.
- 3 Fomentar la apropiación ciudadana del entorno natural**, mediante el diseño de espacios públicos vinculados al río como eje estructurante del paisaje, incorpora actividades de educación ambiental que visibilicen los servicios ecosistémicos, la biodiversidad local

3.3.3 Descripción

El proyecto se configura alrededor de diferentes elementos estratégicos en las cabeceras distritales de Yásica y Maimón en torno al río de cada centro poblado y zonas recreativas de carácter deportivo como los plays. En la [Figura 25](#) se observa la ubicación del proyecto su área de influencia y los tipos de espacio público que integra para cada una de las cabeceras municipales. En el caso de Yásica el área de los polígonos identificados para desarrollar parques y plazas es de 2.9 ha y se estima un área de influencia de 22 ha considerado la población que tiene acceso a la red de espacio público. En el caso de Maimón, la extensión del proyecto es mayor, con 5.96 ha para el desarrollo de parques y plazas y un área de influencia de 37.5 ha

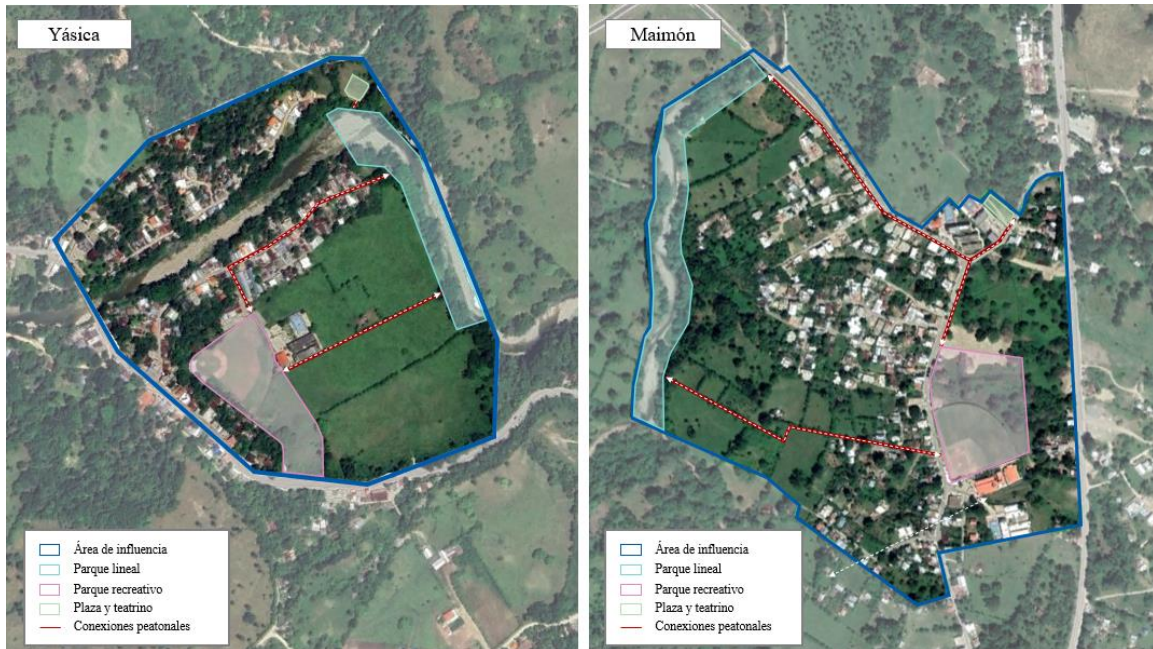


Figura 25. Localización del proyecto en las cabeceras municipales de Yásica y Maimón. Fuente: Arup (2025)

El sistema zonal de cada centro poblado está estructurado en torno a tres componentes estratégicos, diseñados para fortalecer la integración territorial, la calidad del espacio público y la resiliencia socioambiental: i) nodos de espacios públicos de calidad, ii) red de conexiones peatonales, y iii) protección del paisaje natural.

3.3.3.1 Espacio público efectivo

El proyecto contempla la implementación de tres tipologías complementarias de espacio público, cada una con características y funciones específicas que responden a las necesidades locales y al contexto ambiental de cada distrito:

- **Parques lineales:** Se desarrollan a lo largo de los ríos Yásica y Maimón, integran el tramo 1 de cada corredor dentro del sistema zonal. Estos parques tienen una vocación de recreación pasiva, incorpora senderos peatonales, zonas de permanencia, y elementos de paisajismo natural que permiten la contemplación del entorno fluvial y la restauración ecológica.



Figura 26. Propuesta de parque lineal en el río Yásica. Fuente: Arup (2025)

- **Parques recreativos:** Se ubican en torno a los plays existentes, potencia su uso actual mediante la incorporación de plazoletas, senderos, y equipamientos complementarios que amplían las posibilidades de recreación activa, especialmente para niños, jóvenes y familias.



Figura 27. Propuesta de Parque recreativo alrededor del play existente en Maimón. Fuente: Arup (2025)

- **Plazas y teatrinos:** Esta tipología está orientada a la congregación comunitaria y la realización de eventos culturales y sociales. Se diseñan como espacios multifuncionales que permiten la interacción ciudadana, el fortalecimiento del tejido social y la dinamización del espacio público.



Figura 28. Propuesta de plaza y teatrino junto al río Yásica. fuente: Arup (2025)

3.3.3.2 *Red de conexiones peatonales*

Este componente tiene como propósito articular funcionalmente los nodos de espacio público, garantiza una movilidad peatonal segura, continua y accesible. Para ello, se proyecta la construcción de nuevos senderos y la adecuación de andenes existentes bajo criterios de accesibilidad universal, incluye:

- Señalización clara y coherente.
- Continuidad en los trazados peatonales.
- Incorporación de rampas para salvar desniveles.
- Integración con elementos de infraestructura verde.

Estas intervenciones buscan no solo mejorar la conectividad física, sino también fortalecer la experiencia del usuario y la integración paisajística del sistema de espacios públicos.

3.3.3.3 *Protección del paisaje natural y educación ambiental*

Este componente transversal tiene como objetivo promover la apropiación ciudadana de los espacios públicos en armonía con el entorno natural. Se orienta a garantizar que las actividades recreativas y sociales respeten los valores ecológicos del territorio.

Las acciones incluyen:

- Diseño sensible al paisaje, que incorpora principios de integración ecológica y uso de especies vegetales nativas en la restauración de las franjas de protección de los ríos Yásica y Maimón.
- Señalética ambiental, que destaca la importancia de los ecosistemas locales y educa sobre su conservación.
- Programas de educación ambiental, dirigidos a distintos grupos poblacionales, con énfasis en niños, jóvenes y líderes comunitarios.

Este enfoque busca consolidar una red de espacios públicos que no solo cumpla funciones urbanas, sino que también actúe como infraestructura ecológica, contribuye a la resiliencia climática, la salud ambiental y el bienestar colectivo.



Figura 29. Propuesta de sendero ecológico en el Parque lineal del río Maimón. Fuente: Arup (2025)

3.3.4 Cronograma

Se definió un horizonte temporal de cinco años para la ejecución integral del proyecto. Este cronograma aplica para el desarrollo del proyecto en cada uno de los distritos municipales.

En la **Figura 30** se presenta el cronograma general del proyecto, donde se detallan las principales actividades, sus interdependencias y los plazos estimados para cada fase.

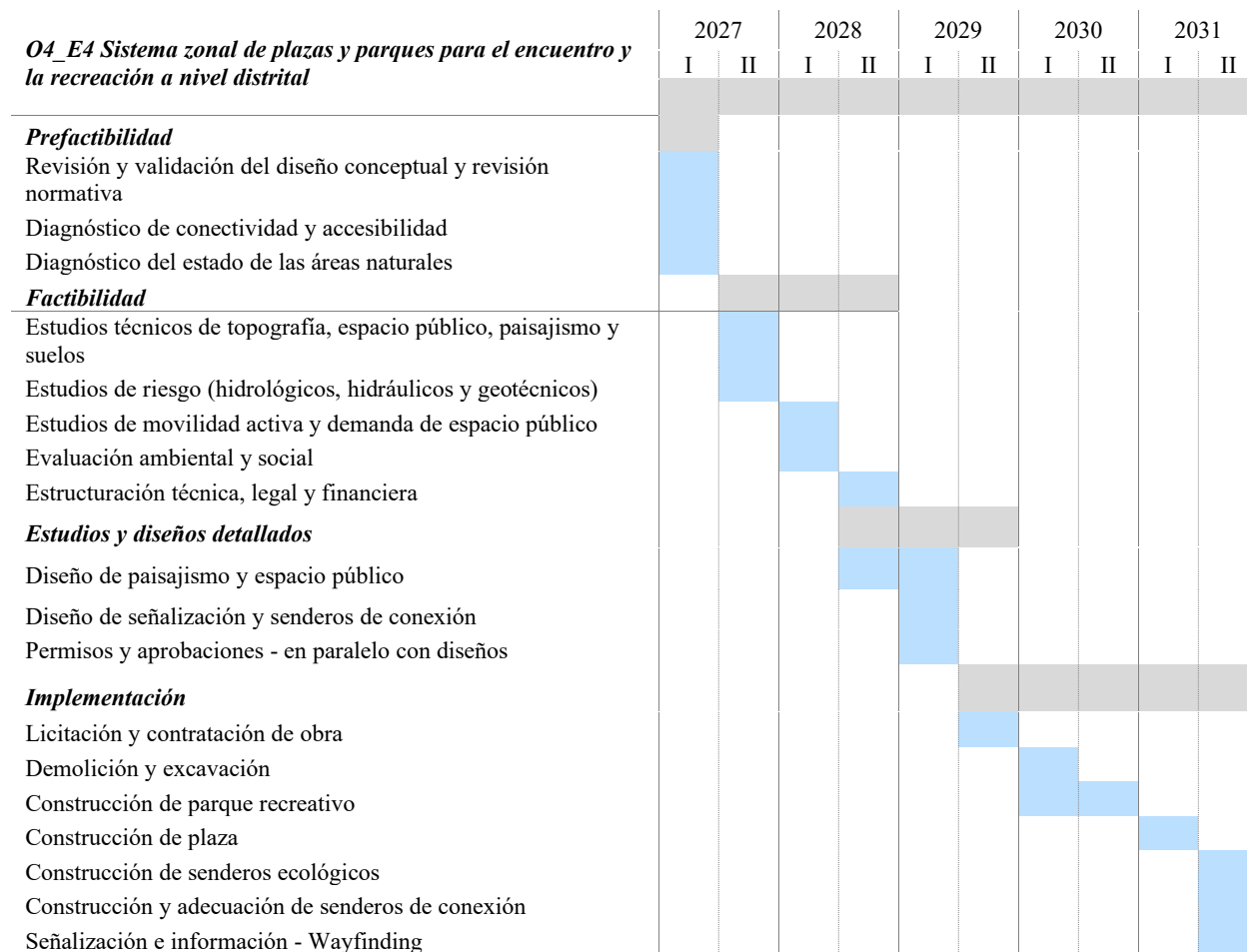


Figura 30. Cronograma del proyecto

3.3.5 Costos

Con base en un análisis de proyectos similares (benchmarks), se presenta a continuación una estimación de los costos de inversión (CAPEX) y operación (OPEX) asociados al proyecto. Esta estimación abarca las tres etapas principales del proyecto: preinversión, construcción, y operación y mantenimiento; para esta última se consideran valores para los diez años posteriores a la implementación.

El presupuesto general proyectado asciende a aproximadamente 13.1 millones de USD, 4.1 millones de USD y 9 millones para su implementación en Yásica y Maimón respectivamente. El presupuesto incluye los costos directos e indirectos necesarios para garantizar la viabilidad técnica, financiera y operativa del proyecto. Las siguientes tablas resumen los costos por etapa y por componente para cada distrito municipal, permite visualizar la distribución presupuestal.

Tabla 13. Presupuesto por etapa y componente del proyecto en Maimón

Etapa	Total (RD)	Total (USD)
Total Costos Directos	210,771,352	3,372,342
Etapa 1 Preinversión y diseños	14,397,082.72	230,353.32
Etapa 2 Construcción	176,781,789.34	2,828,508.63
<i>Parque lineal</i>	41,983,652	671,738
<i>Parque recreativo</i>	115,179,429	1,842,871
<i>Plaza y teatrino</i>	14,497,078	231,953
<i>Red de conexiones peatonales</i>	5,121,631	81,946
Etapa 3 Operación y mantenimiento	19,592,480	313,480
<i>Parque lineal</i>	1,043,312	16,693
<i>Parque recreativo</i>	4,402,581	70,441
<i>Plaza y teatrino</i>	761,032	12,177
<i>Red de conexiones peatonales</i>	13,385,555	214,169
Costos Indirectos	46,369,697	741,915
Administración (12%)	25,292,562	404,681
Imprevistos (5%)	10,538,568	168,617
Utilidad (5%)	10,538,568	168,617
Total Costos	257,141,049	4,114,257
Rango alto (0.5)	385,711,574	6,171,385
Rango bajo (-0.3)	179,998,735	2,879,980

Total Costos	257,141,049	4,114,257
<i>Preinversión y diseños</i>	17,564,440.92	281,031.05
<i>Parque lineal</i>	52,492,896.49	839,886.34
<i>Parque recreativo</i>	145,890,051.55	2,334,240.82
<i>Plaza y teatrino</i>	18,614,893.94	297,838.30
<i>Red de conexiones peatonales</i>	22,578,766.57	361,260.27

Tabla 14. Presupuesto por etapa y componente del proyecto en Yásica

Etapa	Total (RD)	Total (USD)
Total Costos Directos	463,660,952	7,418,575
Etapa 1 Preinversión y diseños	31,261,269.21	500,180.31
Etapa 2 Construcción	382,242,766.82	6,115,884.27
<i>Parque lineal</i>	92,215,887	1,475,454
<i>Parque recreativo</i>	243,547,337	3,896,757
<i>Plaza y teatrino</i>	32,444,665	519,115
<i>Red de conexiones peatonales</i>	14,034,878	224,558
Etapa 3 Operación y mantenimiento	50,156,916	802,511
<i>Parque lineal</i>	2,272,263	36,356
<i>Parque recreativo</i>	9,627,581	154,041
<i>Plaza y teatrino</i>	1,513,532	24,217
<i>Red de conexiones peatonales</i>	36,743,539	587,897
Costos Indirectos	102,005,409	1,632,087
Administración (12%)	55,639,314	890,229
Imprevistos (5%)	23,183,048	370,929

Utilidad (5%)	23,183,048	370,929
Total Costos	565,666,361	9,050,662
Rango alto (0.5)	848,499,542	13,575,993
Rango bajo (-0.3)	395,966,453	6,335,463

Total Costos	565,666,361	9,050,662
<i>Preinversión y diseños</i>	38,138,748.43	610,219.97
<i>Parque lineal</i>	115,275,543.07	1,844,408.69
<i>Parque recreativo</i>	308,873,399.89	4,941,974.40
<i>Plaza y teatrino</i>	41,429,000.08	662,864.00
<i>Red de conexiones peatonales</i>	61,949,669.70	991,194.72

3.3.6 Indicadores

En esta sección se presenta el marco de monitoreo del proyecto O4_E4 mediante la formulación de indicadores que permiten hacer seguimiento a los resultados y evaluar el impacto de las acciones orientadas a cumplir con los objetivos específicos del proyecto y su aporte al objetivo 4 del marco de acción bajo el eje estratégicos de generación de nuevo espacio público efectivo. La [Tabla 15](#) presenta los indicadores asociados a la evaluación de los objetivos del proyecto, así como sus metas y línea base.

Objetivo	Indicador	Línea base	Meta
1. Ampliar la oferta y cobertura del espacio público recreativo de calidad, garantiza su accesibilidad e inclusión para todos los grupos sociales, con el fin de fortalecer la cohesión comunitaria y descentralizar la provisión de equipamientos de espacio público en el territorio distrital.	Área de espacio público de recreación	0 ha	Yásica: 0.73 ha
			Maimón: 1.5 ha
2. Conformar una red funcional de plazas y parques interconectados mediante corredores paisajísticos y peatonales que articulen los principales equipamientos urbanos, fomenta la movilidad activa, el uso continuo del espacio público y la integración territorial.	Km de senderos acondicionados y construidos	0 km	Yásica: 0.38 km
			Maimón: 1 km
3. Fomentar la apropiación ciudadana del entorno natural, mediante el diseño de espacios públicos vinculados al río como eje estructurante del paisaje, incorpora actividades de educación ambiental que visibilicen los servicios ecosistémicos, la biodiversidad local	Km de senderos ecológicos en la margen del río	0	Yásica: 0.3 km Maimón: 0.6 km
	Número de vallas informativas para el cuidado del río	0	Yásica: 3 Maimón: 6
	Km renaturalizados de la ronda del río	0 km	Yásica: 0.5 km Maimón: 1.2 km

Tabla 15. Indicadores para el monitoreo del proyecto

4. Pasos siguientes

La conceptualización de proyectos estratégicos constituye una etapa clave en la formulación del PMOT, mediante la definición del marco estratégico de acción del Plan. Con base en las acciones concretas a corto, mediano y largo plazo que han sido planteadas se busca materializar el modelo de ocupación diseñado para el municipio en coherencia con sus necesidades y orientaciones. Cada proyecto específico de inversión es posible orientar de manera específica la gestión de recursos, fortalecer la coordinación interinstitucional y la participación de actores locales, y otorgarle viabilidad técnica, financiera y operativa a iniciativas con mayor capacidad de transformación.

Como paso siguiente, la **Etapa 9. Seguimiento del Plan** contemplará la elaboración de una hoja de ruta para la evaluación, monitoreo y medición anual del avance en la ejecución de programas y proyectos, así como de la aplicación de la norma urbanística.

Finalmente, en la **Etapa 10. Cierre del Plan** se elaborará el resumen ejecutivo, se entregará la cartografía en su versión final y se presentará la ordenanza correspondiente. Estos insumos facilitarán la comprensión integral del PMOT y constituirán el soporte normativo y técnico para su adopción e implementación.

Anexos

Anexo 1. Articulación con acciones del PACC

La siguiente tabla presenta las acciones propuestas dentro del PACC del Municipio de Puerto Plata con un impacto directo sobre zonas específicas del territorio, cuya finalidad es fortalecer la adaptación a los efectos del cambio climático. Asimismo, presenta los proyectos del marco de acción del PMOT con potencial de incorporar dichas acciones.

Meta	Acción	Plazo	Proyectos estructurantes PMOT asociados
1. Procurar la información restante que se necesita para planificar para la adaptación local de forma más robusta	1.1 Obtener información localmente relevante sobre aumento del nivel del mar (histórico, actual y futuro) para poder fortalecer el conocimiento sobre la adaptación a riesgos asociados con amenazas costeras provocadas por el cambio climático.	Corto	<ul style="list-style-type: none"> • O1_C1: Plan Municipal de Gestión de Riesgos de San Felipe.
	1.2 Procurar los estudios hidrográficos e hidráulicos actualizados (usando datos de precipitación e intensidad de lluvias) para tener un mejor conocimiento de cómo se drena la ciudad y las necesidades de drenaje pluvial para informar la toma de decisiones.	Corto	
	1.3 Obtener información de modelado de inundación fluvial incluyendo profundidad de inundación, integrando proyecciones de futuro precipitación e indicadores de intensidad de lluvias (rx1day, rx5day etc).	Corto	
	1.4 Modelar impacto potencial a ecosistemas forestales y biodiversidad en Loma Isabel De Torres por cambios proyectados en temperatura y precipitación indicados en la EVRC del municipio de Puerto Plata.	Corto	
2. Proteger y/o conservar ecosistemas y sus servicios claves para el funcionamiento ambiental adecuado del municipio, incluyendo reducción de riesgos climáticos actuales y futuros.	2.1 Proteger todo Loma de Diego del Ocampo los Ramones en Yásica Arriba por ser zona productora de agua. Considerar establecer aquí una zona de amortiguamiento.	Corto-medio	<ul style="list-style-type: none"> • O1_E4: Red de reservorios comunitarios y protección de zonas de productoras de agua. • O1_R2: Reubicación de viviendas emplazadas en polígono Loma Isabel de Torres. • O1_C3: Plan de Manejo de las áreas protegidas (Loma Isabel de Torres, Ruta Panorámica, y Parque Litoral Urbano Norte).
	2.2 Aplicar y reforzar una franja de amortiguamiento alrededor de Loma Isabel de Torres como medida de protección contra impacto por procesos de urbanización.	Corto	
	2.3 Aumentar las restricciones contra el crecimiento urbano en la Loma Isabel de Torres y El Cupey, esto para preservar biodiversidad y servicios ecosistémicos, incluyendo reducción de exposición ante inundaciones en aguas abajo.	Corto	

Meta	Acción	Plazo	Proyectos estructurantes PMOT asociados
3. Reducir el riesgo futuro ante el estrés hídrico debido a la disminución de la disponibilidad de agua inducida por el cambio climático	2.5 Conservación de orillas de los 8 ríos y su vegetación mediante zonas de amortiguamiento (al menos 30m) y alta vigilancia (a la medida posible, manejar esto desde enfoque integral de cuenca, lo cual implica una gestión institucional supramunicipal).	Corto-medio	<ul style="list-style-type: none"> • O1_E1: Renaturalización de la Cuenca Alta de los ríos San Marcos, Muñoz, Maimón y Yásica para mitigar el riesgo de inundación por crecientes súbitas. • O1_R3: Restauración integral de la cuenca baja del río San Marcos en el área urbana de San Felipe. • O1_E2: Red de Corredores Verdes en torno a ríos y cañadas priorizadas en área urbana de San Felipe. • O1_E3: Red de Corredores Verdes en torno a ríos y cañadas priorizadas en área urbana Distrital.
	2.6 Protección de microclimas en zonas de vida sobre 850msmn, principalmente ubicados en Loma Isabel de Torres y en Yásica Arriba.	Corto-medio	<ul style="list-style-type: none"> • O1_C3: Plan de Manejo de las áreas protegidas (Loma Isabel de Torres, Ruta Panorámica, y Parque Litoral Urbano Norte).
	2.8 Conservación de manglares en San Felipe y Maimón.	Corto	<ul style="list-style-type: none"> • O1_R4: Corredor Costero de Protección para el control de inundaciones y la recuperación ambiental de ecosistemas estratégicos en zonas priorizadas.
	3.5 Instalación de sistemas de cosecha de aguas lluvias, especialmente en los meses más húmedos (octubre, noviembre, diciembre).	Medio	
	3.6 Transferencia y almacenamiento de escorrentía fluvial excesiva para uso en meses más secos.	Medio	<ul style="list-style-type: none"> • O1_E4: Red de reservorios comunitarios y protección de zonas de productoras de agua.
4. Aumentar la resiliencia del entorno urbano y peri-urbano ante inundaciones pluviales y fluviales	3.7 Promover el uso de técnicas (obras y soluciones basadas en la naturaleza) para la recarga hídrica inducida.	Medio-largo	
	4.1 Evaluar la factibilidad de incorporar infraestructura de desviación y almacenamiento de escorrentías en terrenos aguas arriba de ríos/cuencas (por ejemplo, Río San Marcos), para reducir el volumen y velocidad de lo mismo.	Corto-medio	<ul style="list-style-type: none"> • O1_E1: Renaturalización de la Cuenca Alta de los ríos San Marcos, Muñoz, Maimón y Yásica para mitigar el riesgo de inundación por crecientes súbitas. • O1_R3: Restauración integral de la cuenca baja del río San Marcos en el área urbana de San Felipe.

Meta	Acción	Plazo	Proyectos estructurantes PMOT asociados
5. Facilitar la prevención, reducción de riesgo y recuperación del estrés térmico del calor, especialmente para comunidades y grupos sociales vulnerables a lo mismo	4.5 Evaluar la factibilidad técnica y económica de utilizar técnicas de drenaje urbano sostenible y/o diseño urbano sensible al agua (en áreas viables).	Corto-medio	<ul style="list-style-type: none"> • O4_E9: Obras de drenaje pluvial en sector Muñoz. • O4_E10: Obras de drenaje pluvial en área de expansión urbana de Maimón.
	4.6 Continuar la práctica (donde necesario) de adecuación de ríos antes de meses más húmedos (especialmente septiembre a diciembre) (esto incluye rehabilitación de riberas de los ríos, quitar sedimentación del cauce, etc.) .	Corto-medio	<ul style="list-style-type: none"> • O1_E1: Renaturalización de la Cuenca Alta de los ríos San Marcos, Muñoz, Maimón y Yásica para mitigar el riesgo de inundación por crecientes súbitas.
	4.7 Construcción de bermas verdes u otras medidas protectoras entre ríos y secciones de comunidades colindantes (ver San Marcos Abajo).	Medio	<ul style="list-style-type: none"> • O1_R3: Restauración integral de la cuenca baja del río San Marcos en el área urbana de San Felipe.
	4.8 Construcción de áreas de biorretención y micropresas orgánicas en zonas arriba menos urbanizados para estabilizar los caudales de ríos.	Medio	<ul style="list-style-type: none"> • O1_E2: Red de Corredores Verdes en torno a ríos y cañadas prioritizadas en área urbana de San Felipe.
	4.9 En meses más húmedos, desviar/transferir parte de caudales a infraestructura de almacenamiento de agua para uso en meses más secos.	Medio	<ul style="list-style-type: none"> • O1_E3: Red de Corredores Verdes en torno a ríos y cañadas prioritizadas en área urbana Distrital.
	4.10 Crear un proyecto de mejoramiento integral del barrio en San Marcos Abajo y/o El Javillar para crear espacio para reubicar familias dentro de una de 30 metros de la margen del Río San Marcos en la misma comunidad.	Medio-largo	<ul style="list-style-type: none"> • O1_E2: Red de Corredores Verdes en torno a ríos y cañadas prioritizadas en área urbana de San Felipe. • O1_E3: Red de Corredores Verdes en torno a ríos y cañadas prioritizadas en área urbana Distrital.
	5.4 Aumentar arborización urbana y la cantidad de espacios verdes y sombra para que habitantes pueden sentir temperaturas más frescas mientras disfrutando de los espacios.	Corto-medio	<ul style="list-style-type: none"> • O2_R2: Revitalización paisajística en ejes viales principales. • O3_E9: Sistema de Parques Periurbanos de Amortiguamiento Ambiental y Paisajístico. • O4_E5: Sistema de parques urbanos de escala local en áreas residenciales deficitarias.

Anexo 2. Priorización inicial de proyectos

Para la aplicación de la encuesta se tuvieron en cuenta aquellos proyectos con implicaciones físicas sobre el territorio. Es decir, aquellos cuyo ámbito de aplicación es un estudio complementario no fueron incluidos. A continuación, se presentan los resultados generales de la encuesta aplicada para la priorización de los 27 proyectos territoriales con su respectivo puntaje asignado por criterio de evaluación.

#	Cod	Tipo	Nombre	Criterio 1 35%	Criterio 2 25%	Criterio 3 25%	Criterio 4 15%	Nivel de prioridad
1	O4_E3	Proyecto	Red rural de centros integrales del cuidado	1.26	0.90	0.95	0.56	3.67
2	O4_E4	Proyecto	Sistema zonal de plazas y parques a nivel distrital	1.14	0.82	0.82	0.82	3.59
3	O4_E1	Programa	Vivienda asequible en sectores priorizados	1.24	0.92	0.93	0.45	3.54
4	O1_E2	Programa	Red de Corredores Verdes en torno a ríos y cañadas priorizadas en área urbana	1.21	0.88	0.97	0.46	3.52
5	O1_R3	Programa	Restauración integral de la cuenca baja del río San Marcos en el área urbana de San Felipe	1.26	0.87	0.88	0.48	3.49
6	O2_R1	Proyecto	Nuevo eje vial ecológico: Tramo Norte y Sur.	1.31	0.90	0.78	0.46	3.45
7	O4_R2	Programa	Mejoramiento integral de barrios vulnerables	1.19	0.85	0.88	0.46	3.38
8	O6_R2	Proyecto	Reconversión del frente del puerto marítimo Taino Bay	1.17	0.85	0.88	0.47	3.37
9	O2_E13	Proyecto	Consolidación de Corredor logístico, industrial y portuario	1.26	0.82	0.85	0.42	3.35
10	O3_E4	Programa	Centros de Innovación y Formación Agropecuaria en subcentros distritales	1.14	0.82	0.88	0.51	3.35
11	O4_E11	Programa	Mejoramiento de infraestructura de servicios públicos distritales.	1.19	0.85	0.85	0.46	3.35
12	O3_E7	Proyecto	Mejoramiento y nuevas vías rurales para la logística agropecuaria	1.17	0.85	0.85	0.46	3.33
13	O3_E10	Proyecto	Modernización del polígono industrial de Zona Franca y ampliación de oferta en área urbanizable.	1.12	0.85	0.88	0.46	3.31

14	O4_R3	Programa	Vivienda nueva rural productiva	1.12	0.80	0.88	0.49	3.29
15	O5_E1	Proyecto	Infraestructura de datos espaciales del PMOT	1.07	0.80	0.88	0.51	3.27
16	O1_R4	Proyecto	Corredor Costero de Protección para el control de inundaciones y la recuperación ambiental de ecosistemas estratégicos en zonas priorizadas	1.14	0.82	0.83	0.44	3.23
17	O2_E10	Proyecto	Optimización de intersecciones clave para la movilidad en Av. Manolo Tavarez	1.19	0.77	0.78	0.44	3.18
18	O2_E6	Proyecto	Continuidad de la Av. de borde General Gregorio Luperón en sector Padre Granero y Costa Dorada	1.17	0.80	0.78	0.42	3.17
19	O3_E1	Programa	Itinerario de Miradores Escénicos en la Ruta Panorámica	1.03	0.83	0.77	0.51	3.14
20	O4_E7	Proyecto	Red de espacio público asociado a centralidades urbanas.	1.24	0.92	0.93	0.45	3.13
21	O3_E8	Proyecto	Renovación Urbana del Entorno del Mercado Municipal de San Felipe	1.10	0.73	0.78	0.45	3.06
22	O6_E2	Proyecto	Peatonalización de circuitos culturales-turísticos priorizados en el Centro Histórico de San Felipe.	1.07	0.73	0.80	0.45	3.06
23	O3_E3	Proyecto	Centros comunitarios de turismo sostenible	0.96	0.75	0.78	0.45	2.94
24	O4_E6	Proyecto	Revitalización del Parque Litoral Urbano Norte.	1.14	0.93	0.85	0.48	2.93
25	O1_E5	Proyecto	Ecoparque Bosque Urbano Cerro Verde.	1.03	0.77	0.73	0.36	2.89
26	O2_E8	Programa	Mejoramiento y nuevas vías secundarias distritales	1.00	0.68	0.67	0.38	2.73
27	O2_E11	Proyecto	Red de Cicloinfraestructura Prioritaria San Felipe y Maimón	0.93	0.68	0.67	0.39	2.67

Anexo 3. Encuesta de priorización de proyectos

A continuación, se presenta la información general de la encuesta.