DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA (CT)

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	República Dominicana
▪ Nombre de la CT:	Apoyo al plan estratégico para la transformación de la movilidad de Santo Domingo
▪ Número de CT:	DR-T1172
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Isabel Granada (INE/TSP), Jefe de Equipo; Sergio Deambrosi (TSP/CPA), Jefe de Equipo Alterno; Alejandro Taddia, Ernesto Monter, Borja Castro y Paola Rodríguez (INE/TSP); María Cecilia Ramírez (INE/INE); Benoit Lefevre y Giovanni Frisari (CSD/CCS); Mario Durán-Ortiz (HUD/CDR); y María Landázuri-Levey y María Cecilia Parra (LEG/SGO)
▪ Taxonomía:	Apoyo al cliente
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	24 de enero de 2018
▪ Beneficiario:	Municipios del área metropolitana de Santo Domingo, República Dominicana
▪ Agencia Ejecutora:	Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a través de la Representación de República Dominicana (TSP/CDR)
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Programa Estratégico para el Desarrollo De Infraestructura Financiado con Capital Ordinario (INF)
▪ Financiamiento Solicitado del BID:	US$500.000
▪ Contrapartida Local, si hay:	N/A
▪ Periodo de Desembolso:	36 meses
▪ Fecha de Inicio requerido:	Junio 15 de 2018
▪ Tipos de consultores:	Firmas y consultores individuales
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	INE/TSP
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Sí
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Productividad e Innovación; y Cambio climático y Sostenibilidad ambiental

II. Objetivos y Justificación de la CT

2.1 **Contexto general.** República Dominicana sustenta gran parte de su actividad económica en el transporte de carga, lo que supone directamente el 5,6% del PIB, con una tasa de crecimiento del 4% anual en los últimos años[1]. También, la actividad minera y agropecuaria (35% y 2% del PIB respectivamente) dependen directamente del transporte de carga. La actividad económica está altamente relacionada con las relaciones comerciales con Estados Unidos, del cual es el cuarto socio comercial en Latinoamérica y el Caribe (LAC), lo que podría mejorar tras la entrada en vigor del acuerdo DR-CAFTA, que lo podría llevar a incrementar las exportaciones a Estados Unidos hasta en un 20%.

[1] Según el Informe de la Economía Dominicana del Banco Central de la República Dominicana de 2016. Otras fuentes señalan valores de entre el 4% y el 7% del PIB.

2.2 En este proceso comercial hay varios agentes involucrados como son los exportadores e importadores, los consolidadores de carga, los transportistas, los proveedores de servicios logísticos, las agencias gubernamentales y los operadores de la infraestructura logística. El servicio de transporte en República Dominicana está gestionado principalmente por propietarios individuales, con escasa organización en empresas, lo que genera deseconomías de escala. Además, el transporte de carga se encuentra regulado indirectamente a través de leyes que llegan a datar de 1970, lo que ha llevado a un desarrollo del sector del transporte desequilibrado en los últimos años. La ausencia de regulación también ha tenido como consecuencia que el sistema tarifario esté controlado por la Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO), que actúa como agente monopolístico, perdiendo así la posibilidad de obtener las economías de escala por volumen que obtienen las agencias de carga y empresas de logística de alcance nacional, además de que los precios no reflejan las condiciones del mercado en cuanto a oferta y demanda. Todo ello ha dado lugar a un sistema tarifario donde el costo del transporte terrestre de carga sea casi tres veces superior a la media en Centroamérica y casi cuatro veces más caro a la media en la región de LAC, lo que reduce la productividad y competitividad del país internacionalmente. Esto se traduce en que el costo de transporte en el país es de US$4,75 por kilómetro[2], en comparación con la media de la región de US$1,75.

2.3 Por otro lado, el país tiene un elevadísimo índice de accidentalidad de los vehículos de transporte público, con más de 2.000 accidentes al año y una tasa de mortalidad en tránsito de 42 muertos por cada 100 mil habitantes[3], lo que supone la tasa de mortalidad más alta de LAC (1,85 veces la tasa de la región) y la segunda en el mundo. Considerando solo la región metropolitana de Santo Domingo, la tasa asciende a 41,3 muertes por cada 100 mil habitantes. A esto se le suma factores como que el 54,4% de las 3.854.038 unidades de parque vehicular son motocicletas, uno de los grupos más vulnerables en carretera y la obsolescencia del propio parque, donde más del 50% de los vehículos son anteriores al año 2000, según datos de la Dirección General de Impuestos Internos de República Dominicana. El principal organismo encargado de la gestión es el Observatorio Permanente de Seguridad Vial, el cual precisa un mayor apoyo para poder trabajar en este problema de semejante envergadura. Esta situación se ve agravada por la ausencia de regulación de seguros obligatorios para accidentes de tráfico.

2.4 El gobierno del país es consciente de los grandes retos mencionados y ha estado realizando un gran esfuerzo para enfrentar el problema y mejorar la movilidad en el país y en la capital dentro de un plan estratégico de movilidad para República Dominicana. El 21 de febrero del año 2017, el poder ejecutivo promulgó la Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, haciéndose obligatoria en toda la nación a partir de su promulgación. La ley propuso la elaboración de un plan estratégico para la transformación de la movilidad urbana en la República Dominicana, con el objetivo de orientar el proceso de fortalecimiento de medios de transporte multimodales, que permitan mejorar la calidad de vida de las personas y satisfacer de la mejor manera posible las necesidades de movilidad en el país.

---

[2] Según la nota técnica “Transporte automotor de carga en Belice, Centroamérica y República Dominicana: Análisis de desempeño y recomendaciones de política” del BID, 2013.

[3] De acuerdo con el Informe Mundial sobre Seguridad de la Organización Mundial de la Salud (OMS) del año 2013.

2.5 El proceso que se pretende generar a través de este plan estratégico es fundamentado en los resultados de estudios sociales, económicos, políticos, de ingeniería, tecnología y técnicos en general. Además, se busca mejorar la movilidad para hacerla sostenible y acercar los ciudadanos a los centros de productividad, educación y servicios gubernamentales, respetando el ordenamiento territorial y el accionar de los gobiernos municipales.

2.6 La Ley 63-17 también fija las bases para la planificación y regulación del sector, y a su vez, consolida la estructura institucional, creando en 2017 una autoridad única denominada Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT[4]). Esta institución tiene la responsabilidad de planificar y regular la movilidad terrestre en República Dominicana, coordinar el trabajo de otras instituciones relacionadas como son el gobierno nacional y local.

2.7 En lo que se refiere a la ciudad de Santo Domingo, es el mayor centro cultural, financiero, político, comercial e industrial del país. La región metropolitana del Gran Santo Domingo (GSD) concentra el 34% de la población del país (según la Oficina Nacional de Estadística [ONE] de República Dominicana). Con sus 2,6 millones de habitantes, es la ciudad más poblada del Caribe. En el año 2020, se estima que la población de la región metropolitana ascienda a cerca de cuatro millones de habitantes. La ciudad está creciendo y desarrollándose rápidamente, con un alto nivel de actividad económica que está trayendo grandes flujos de negocios y productos dentro y fuera del centro que deberán ser regulados con una normativa específica para la distribución de carga (horarios y ubicación).

2.8 Actualmente, el GSD carece de información sectorial de transporte, concretamente no posee datos de matrices origen-destino por modos de transporte, lo que impide conocer en profundidad el tránsito de la ciudad, los flujos y principales rutas. Sin embargo, existen estudios que ofrecen algunos datos específicos asociados al Distrito Nacional. Este es el caso del Estudio de Prefactibilidad de Metro de Santo Domingo, que señala una demanda estimada de viajes de la provincia Santo Domingo de alrededor de tres millones de viajes diarios en medios motorizados, de los cuales el 60% se hacen en transporte público y 40% en vehículos particulares. El estudio determinó el período pico de 6:30 a. m. a 9:30 a. m., donde el porcentaje de viajes en transporte público se intensifica hasta un 71% del total estimado.

2.9 El área metropolitana de Santo Domingo se caracteriza por un marcado de crecimiento horizontal (este-oeste), con limitantes en la accesibilidad en sentido norte-sur. Por otro lado, el trazado geométrico de la red se define por intersecciones tipo “Y”, lo cual disminuye la eficiencia operativa de las mismas y aumenta el riesgo de accidentalidad, debido al sentido de circulación de los vehículos. Este desafío se ve enfatizado, por la localización de los semáforos, lo cuales no están ubicados de manera óptima y no están gestionados por un plan de funcionamiento eficiente.

2.10 La ciudad de Santo Domingo debe consolidar una red de infraestructura adecuada para la circulación de peatones y bicicletas, así como para el correcto estacionamiento de vehículo; las aceras a menudo se encuentran obstaculizadas por el aparcamiento irregular y los comercios ambulantes informales. Además, la ausencia de señalización horizontal y/o vertical adecuada dificulta el cruce de peatones. No obstante, el gobierno local ha realizado esfuerzos para mejorar la situación a través de la iniciativa para construir una red de rutas para desplazamientos a pie y en bicicleta, llamada

[4] El INTRANT es la institución adscrita al MOPC que se encarga de la reglamentación, planificación y gestión de la movilidad y el transporte público terrestre (de pasajeros y de carga).

"Ruta Ecológica", que todavía no está integrada dentro de un plan de movilidad conjunto de Santo Domingo.

2.11 El sistema de transporte público está caracterizado por una velocidad comercial promedio de 8-10 km/h en hora pico y tiempos de viaje superiores a una hora de traslado y media hora de espera[5]. El modelo de servicio está basado en vehículos de baja capacidad no siempre apropiados para el transporte público (automóvil particular, llamados "conchos"). Factores como el bajo porcentaje de autobuses (inferior al 1%), el elevado número de vehículos de transporte público de baja capacidad (16.500 unidades en 2011) y la localización de terminales de rutas interurbanas en el centro de la ciudad, contribuyen a un alto nivel de congestionamiento vial. La flota vehicular tiene una edad media de 23 años, lo que genera mal estado de las unidades debido a los altos costos de operación y mantenimiento.

2.12 **Objetivo y alcance**. El objetivo de esta Cooperación Técnica (CT) es apoyar al INTRANT en la implementación del plan de movilidad para lograr los objetivos fijados en la Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, enfocándose en materias de reglamentaciones, estudios técnicos, y análisis de experiencias internacionales que sirvan como ejemplo para mejorar la movilidad de la ciudad en manera eficiente y sustentable.

2.13 **Alineación**. Esta CT es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008) y se alinea con el desafío de desarrollo de productividad e innovación, al promover el desarrollo de la capacidad de planificación de la movilidad urbana. También se alinea con el área transversal de cambio climático y sostenibilidad ambiental, al promover infraestructura y servicios que respondan a la mitigación y adaptación a los efectos del cambio climático. La CT está alineada con los objetivos y resultados esperados en el fondo de infraestructura INF (GN-2819-1), ya que: (i) mejora el desempeño, la calidad y la sostenibilidad de los servicios de infraestructura; y (ii) mejora el diseño y el seguimiento de las políticas públicas y la transmisión de las lecciones aprendidas en el sector de infraestructura. De igual forma, la CT es consistente con los principios estratégicos de la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), al abordar la necesidad de diseñar y gestionar infraestructura que contribuya a la mejora de la calidad de los servicios y el crecimiento sostenible e inclusivo. Asimismo, es consistente con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7), en su tercera dimensión de éxito, que demanda que "los países desarrollen sistemas de transporte urbano efectivos y sostenibles en las ciudades". La CT se alinea con la Estrategia Banco País (GN-2908) de República Dominicana con el área prioritaria de desarrollo productivo y competitividad a través de la mejora de la calidad y cobertura de transporte, ya que persigue regular el transporte de carga para recudir los costos operativos.

III. Descripción de las Actividades/Componentes y Presupuesto

3.1 Las principales actividades de la presente CT se recogen en los siguientes componentes:

3.2 **Componente 1. Reglamentación de la Ley 63-17.** El componente financiará los servicios de consultoría especializada para la elaboración de los reglamentos que

[5] Según los datos de la Nota Sectorial de Transporte en República Dominicana publicada por el BID en enero de 2018.

exige la nueva ley de creación del INTRANT. Específicamente se desarrollará el reglamento para el transporte terrestre de carga, el reglamento para la operación de los servicios de transporte en sus modalidades de transporte de personas y el reglamento tarifario de los servicios y actividades del transporte público terrestre de pasajeros, servicios de tránsito, de servicios conexos y de su infraestructura. Como parte de este componente y en apoyo al reglamento de transporte de carga se diseñará un piloto para el montaje de un sistema de costos eficientes sobre un corredor troncal[6].

3.3 **Componente 2. Apoyo al Plan de Movilidad.** El componente financiará los estudios específicos necesarios para la implementación de las acciones definidas en la Ley 63-17, asegurándose de seguir las mejores prácticas. Integrando criterios de cambio climático y apoyando en la definición de prioridades que permitan la implementación eficiente del plan, sin duplicados y/o incoherencias, y al mismo tiempo dando importancia a la continua visibilidad para mantener el apoyo de la opinión pública. Específicamente se desarrollará un plan semafórico (a través de un piloto de señalización) para Santo Domingo[7], un plan de trabajo y un entrenamiento (con la realización de talleres) dirigido a los oficiales a cargo del Observatorio Permanente de Seguridad Vial, un estudio técnico y regulatorio para la creación de un seguro obligatorio de accidentes de tránsito. Adicionalmente, un borrador de reglamentos de las siguientes regulaciones: (i) normas de tarifas para los servicios y actividades del transporte público de pasajeros, servicios de tránsito, servicios relacionados y sus infraestructuras; (ii) regulaciones para la construcción de servicios públicos de transporte de pasajeros; (iii) regulación de terminales públicos y privados para pasajeros y carga; y (iv) regulación sobre estacionamiento.

3.4 **Componente 3. Levantamiento de información sectorial y creación de la matriz origen-destino (O/D).** Este componente financiará el levantamiento de información sectorial y creación de matriz O/D. Tiene como objetivo la creación de un banco de datos sobre las características de los viajes en áreas urbanas y de las personas que lo realizan. Se llevará a cabo una estimación de los patrones de movilidad de la ciudad (matrices de viajes por modo, propósito y periodo). Las actividades de este componente incluyen el desarrollo de: (i) Encuesta de Origen-Destino de viajes en Hogares (EODH); (ii) Encuesta de Origen-Destino de Interceptación (EODI); (iii) aforos de tráfico; (iv) encuesta de vehículos de carga; (v) medición de niveles de servicio y análisis de emisiones; y (vi) recolección de información de usos de suelo.

3.5 **Componente 4. Acciones de fortalecimiento institucional[8]**. Este componente tiene como objetivo apoyar el fortalecimiento del INTRANT para que esté en capacidad de asumir los nuevos retos y responsabilidades para la aplicación de la Ley 63-17. En especial se impartirán las siguientes capacitaciones a través de talleres: gestión de la demanda, simulaciones y modelos, PM4R, *Agile*. Además, habrá un taller de

---

[6] El piloto permitirá evaluar la aplicabilidad de implementar este sistema a nivel nacional y será usado como ejemplo de herramienta de trabajo para formar a todos los usuarios de la cadena logística de transporte a nivel nacional. Además, el piloto permitirá analizar los aspectos que podrían ser mejorados y anticipar la respuesta de los usuarios.

[7] Este piloto servirá como experiencia de mejora para la gestión de intersecciones con un impacto directo en la congestión y en la seguridad vial, lo que servirá de experiencia práctica para el resto de las ciudades del país.

[8] Incluye capacitación sobre temas medioambientales (etiquetado, eficiencia energética, calidad del fuel, inspección técnica vehicular, planificación estratégica, etc.), el área ambiental se incluye en las responsabilidades del INTRANT (de acuerdo con la Ley 63-17).

intercambio de experiencias con otras entidades de movilidad y regulación de la región.

3.6 El costo total la CT asciende a US$500.000, que serán financiados por INF. A continuación, el presupuesto indicativo por componente:

Tabla 1 Presupuesto Indicativo (US$)

Actividad/ Componente	Descripción[9]	BID/ Financiamiento por Fondo	Contra partida	Financiamiento total
Componente 1. Reglamentación de la Ley 63-17	• Consultoría técnica para desarrollo de regulación de carga.	60.000	-	150.000
	• Piloto para la implementación de sistema de coste eficiente para carga y transporte.	30.000	-	
	• Sistema de información de coste eficiente.	50.000	-	
	• Visitas de supervisión.	10.000	-	
Componente 2. Apoyo al Plan de Movilidad	• Plan de señalización e implementación de piloto.	65.000	-	150.000
	• Desarrollo de plan de trabajo y entrenamiento para funcionarios del Observatorio Permanente de Seguridad Vial.	20.000	-	
	• Estudio técnico y regulatorio para la creación de un seguro obligatorio de asistencia a víctimas (SOAT).	15.000	-	
	• Borrador de ley y reglamento de: (i) regulación de tarifas de servicios y actividades de transporte público de pasajeros, servicios de tránsito, servicios relacionados y su infraestructura; (ii) regulación de servicios de transporte público; (iii) regulación de terminales públicas y privados de pasajeros y carga.	50.000	-	
Componente 3. Levantamiento de información sectorial y creación de matriz O/D	• Matriz O/D.	100.000	-	150.000
	• Coste de monitorización.	50.000	-	
Componente 4. Acciones de fortalecimiento institucional	• Taller de intercambio de experiencias.	20.000	-	50.000
	• Plan de trabajo estratégico para el INTRANT.	30.000	-	
Total		**500.000**	**-**	**500.000**

[9] Las consultorías se realizarán por contratación directa ya que se están trabajando con profesionales especializados en una materia muy concreta, que ya cuentan con experiencia similar en la región y con las agencias dominicanas.

IV. Agencia Ejecutora y Estructura de Ejecución

4.1 La agencia ejecutora de la CT será el Banco a través de la división de transporte en la sede, pero las actividades se implementarán en diálogo estrecho con el INTRANT, así como con otras entidades potencialmente involucradas en temas de gestión integrada de riesgos, tales como el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) y el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD).

4.2 Dado el alto nivel de coordinación entre instituciones y la especialización del tema en la cartera del Banco en República Dominicana, se prefiere que el Banco ejecute directamente. Además de la experiencia en coordinación en instituciones, el Banco trae experiencia en materia de regulación sectorial que refuerza la justificación del Banco como ejecutor. Asimismo, en los últimos años el Banco ha desarrollado otras CTs regulatorias en países de Centroamérica que presentaban desafíos similares a los encontrados en el país en materia institucional y legislativa. Finalmente, el INTRANT ha solicitado expresamente este apoyo del Banco considerando su capacidad institucional que se encuentra en fase de consolidación.

V. Riesgos Importantes

5.1 El principal riesgo identificado se asocia con las dificultades que supone la toma de información. El principal mitigante de este riesgo será del acompañamiento proactivo del equipo del INTRANT y del MOPC de la República Dominicana.

5.2 Otro riesgo relevante son las dificultades que pueden surgir en el desarrollo de una actividad cuando esta requiere de insumos de actividades anteriores. Para mitigar esto y con el fin de ganar eficiencia en la ejecución, se procurará que los términos de referencia reflejen una dependencia secuencial entre actividades, evitando así separar la adquisición de productos relacionados. Por último, existe un riesgo que viene de la dificultad de trabajar en un sector en el que FENATRADO actúa como figura monopolística, por ello, se hará hincapié en el trabajo común en paralelo de las agencias y gobiernos sectoriales con los grupos sindicales.

VI. Excepciones a las Políticas de Banco

6.1 No se presentan excepciones a las políticas del Banco en la ejecución de esta CT.

VII. Salvaguardias Ambientales

7.1 Dado que las actividades asociadas a la presente operación se refieren a la contratación de consultorías de apoyo para la elaboración de estudios, no existen riesgos sociales o ambientales. De acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), la operación fue clasificada como Categoría “C”. Ver Formulario de Análisis de Salvaguardas y Filtro de Políticas de Salvaguardias.

Anexos Requeridos:

- Anexo I: Solicitud del cliente
- Anexo II Matriz de resultados
- Anexo III: Términos de referencia
- Anexo IV: Plan de adquisiciones

INTRANT
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

"Año del Fomento de las Exportaciones"

DDE-EXT-0864-2018

Santo Domingo, D.N.
12 de junio de 2018

Señor
Miguel Coronado Hunter
Representante BID
República Dominicana
Su Despacho

Distinguido Señor Coronado:

Después de un cordial y afectuoso saludo, en complemento a la comunicación emitida por el INTRANT en fecha 17-05-18, para la no objeción a la cooperación técnica de apoyo a esta institución y mediante la cual se prepara el Programa Nacional de Reforma del Tránsito y Transporte Terrestre, tenemos a bien solicitarle el apoyo del BID para la ejecución del mismo.

Consideramos que esta colaboración contribuirá de manera significativa al fortalecimiento de las capacidades de esta entidad creada en julio de 2017 y evitará potenciales demoras en la contratación y desarrollo de los estudios y planes que deberán ser elaborados.

Desearíamos confirmar si la ejecución del Programa se realizará de la manera planteada o si tienen ustedes algunas sugerencias de variación.

Agradecemos de manera anticipada su atención a la presente y quedamos a su disposición para cualquier información o requerimiento adicional para los fines.

Muy atentamente,

INTRANT
DESPACHO

Ing. Claudia Franchesca De los Santos
Directora Ejecutiva

C.c: Ministerio de Hacienda
Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo.

República Dominicana
Ministerio de Hacienda
"Año del Fomento de las Exportaciones"

MH-2018-015815

23 de mayo de 2018

Señor
MIGUEL CORONADO HUNTER
Representante
Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
Ciudad. -

Asunto: Emisión de No Objeción a la solicitud de Cooperación Técnica por el INTRANT de RD.

Estimado señor Coronado:

Tras un cordial saludo, tenemos a bien comunicarle la No Objeción del Ministerio de Hacienda para que el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) apoye al Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre con una Cooperación Técnica, por un monto de hasta US$500,000, destinada a la preparación del programa de reforma del sector transporte del país.

La Cooperación Técnica solicitada servirá para apoyar el INTRANT en la implementación eficiente y sustentable del plan de movilidad para lograr los objetivos fijados en la Ley No. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana.

Atentamente,

DONALD GUERRERO ORTIZ
Ministro

ADO/
CAB/imp

Results Matrix

Outcomes

Outcome:	1 Mejora de la regulación sectorial
Outcome:	2 Mejora de la regulación y gestión de la seguridad vial
Outcome:	3 Mejora del conocimiento de los flujos de tránsito en la ciudad de Santo Domingo
Outcome:	4 Fortalecimiento de las instituciones sectoriales

CRF Indicator

Outputs: Annual Physical and Financial Progress

1 Apoyo al plan de movilidad

Outputs	Output Description	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification		Physical Progress 2018	2019	2020	2021	EOP		Financial Progress 2018	2019	2020	2021	EOP	Theme	Fund	Flags
1.1 Training workshops delivered	Workshops on: working plan and maintenance training for the Road Safety Permanent Observatory, and working plan and training courses for INTRANT officials	Workshops (#)	0	2019	Minutes of the workshops delivered	P	0	0	1	0	1	P	0	0	20000	0	20000	Sustainable Infrastructure	INF	
						P(a)					0	P(a)					0			
						A						A								
1.2 Regulatory frameworks designed	Draft of regulations for public transport, transportation services, terminals and parking and taxation	Frameworks (#)	0	2018	Draft regulations approved by the IDB	P	0	2	2	0	4	P	0	40000	25000	0	65000	Sustainable Infrastructure	INF	
						P(a)					0	P(a)					0			
						A						A								
1.3 Pilot interventions implemented	Pilots on signaling plan in Santo Domingo	Pilots (#)	0	2018	Piloto implemented and supervised by the IDB	P	0	1	0	0	1	P	0	65000	0	0	65000	Sustainable Infrastructure	INF	
						P(a)					0	P(a)					0			
						A						A								

2 Regulación de la ley 63-17

Outputs	Output Description	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification		Physical Progress 2018	2019	2020	2021	EOP		Financial Progress 2018	2019	2020	2021	EOP	Theme	Fund	Flags
2.1 Regulatory frameworks designed	Draft regulations published on: land freight transport; rate services and activities of the public transportation of passengers and transit services; conduction of public passenger transportation services; public and private freight terminals; parking and taxation.	Frameworks (#)	0	2018	Regulations publishes and approved by the IDB	P	1	0	0	0	1	P	60000	0	0	0	60000	Sustainable Infrastructure	INF	
						P(a)					0	P(a)					0			
						A						A								
2.2 Pilot interventions implemented	Desing of a Pilot to implement a System of Efficient Cost for the freight land transport	Pilots (#)	0	2018	Piloto implemented and supervised by the IDB	P	0	1	0	0	1	P	0	55000	30000	5000	90000	Sustainable Infrastructure	INF	
						P(a)					0	P(a)					0			
						A						A								

3 Levantamiento de información sectorial y creación de matriz O/D

Outputs	Output Description	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification		Physical Progress 2018	2019	2020	2021	EOP		Financial Progress 2018	2019	2020	2021	EOP	Theme	Fund	Flags
3.1 New databases created	OD Matrix development	Databases (#)	0	2018	Database approved by the IDB	P	0	1	0	0	1	P	0	150000	0	0	150000	Sustainable Infrastructure	INF	
						P(a)					0	P(a)					0			
						A						A								

4 Fortalecimiento Institucional

Outputs	Output Description	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification		Physical Progress 2018	2019	2020	2021	EOP		Financial Progress 2018	2019	2020	2021	EOP	Theme	Fund	Flags
4.1 Training workshops delivered	Exchange of experiences with other agencies	Workshops (#)	0	2019	Minutes of the workshops delivered	P	0	0	1	0	1	P	0	0	50000	0	50000	Sustainable Infrastructure	INF	
						P(a)					0	P(a)					0			
						A						A								

Other Cost

Total Cost

	2018	2019	2020	2021	Total Cost
P	$60.000,00	$310.000,00	$125.000,00	$5.000,00	$500.000,00
P(a)					
A					

CRF Indicator Standard Output Indicator

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

APOYO AL PLAN ESTRATÉGICO PARA LA TRANSFORMACIÓN DE LA MOVILIDAD DE SANTO DOMINGO (DR-T1172)

CONSULTORÍA PARA LA ELABORACIÓN DE LOS REGLAMENTOS DE TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE DE LA LEY 63-17

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. CONTEXTO

1.1 **Contexto general.** República Dominicana sustenta gran parte de su actividad económica en el transporte de carga, lo que supone directamente el 5,6% del PIB, con una tasa de crecimiento del 4% anual en los últimos años. También, la actividad minera y agropecuaria (26,5% y 10% del PIB respectivamente) dependen directamente del transporte de carga. La actividad económica está altamente relacionada con las relaciones comerciales con Estados Unidos, del cual es el cuarto socio comercial en Latinoamérica, lo que podría mejorar tras la entrada en vigor del acuerdo DR-CAFTA, que lo podría llevar a incrementar las exportaciones a Estados Unidos hasta en un 20%.

1.2 En este proceso comercial hay varios agentes involucrados como son los exportadores e importadores, los consolidadores de carga, los transportistas, los proveedores de servicios logísticos, las agencias gubernamentales y los operadores de la infraestructura logística. El servicio de transporte en República Dominicana está gestionado principalmente por propietarios individuales, con escasa organización en empresas, lo que genera deseconomías de escala. Además, el transporte de carga se encuentra regulado indirectamente a través de leyes que llegan a datar de 1970, lo que ha llevado a un desarrollo del sector del transporte desequilibrado en los últimos años. La ausencia de regulación también ha tenido como consecuencia que el sistema tarifario esté controlado por la Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO), que actúa como agente monopolístico, perdiendo así la posibilidad de obtener las economías de escala por volumen que obtienen las agencias de carga y empresas de logística de alcance nacional, además de que los precios no reflejan las condiciones del mercado en cuanto a oferta y demanda. Todo ello ha dado lugar a un sistema tarifario donde el costo del transporte terrestre de carga sea casi tres veces superior a la media en Centroamérica y casi cuatro veces más caro a la media en la región Latinoamérica y Caribe (LAC), lo que reduce la productividad y competitividad del país internacionalmente. Esto se traduce en que el costo de transporte en el país es de US$4,75 por kilómetro, en comparación con la media de la región de US$1,75.

1.3 Por otro lado, el país tiene un elevadísimo índice de accidentalidad de los vehículos de transporte público, con más de 2.000 accidentes al año y una tasa de mortalidad en tránsito de 42 muertos por cada 100 mil habitantes[1], lo que supone la tasa de

[1] De acuerdo con el Informe Mundial sobre Seguridad de la Organización Mundial de la Salud (OMS) del año 2013.

mortalidad más alta de LAC (1,85 veces la tasa de la región) y la segunda en el mundo. Considerando solo la región metropolitana de Santo Domingo, la tasa asciende a 41,3 muertes por cada 100 mil habitantes. A esto se le suma factores como que el 54,4% de las 3.854.038 unidades de parque vehicular son motocicletas, uno de los grupos más vulnerables en carretera y la obsolescencia del propio parque, donde más del 50% de los vehículos son anteriores al año 2000, según datos de la Dirección General de Impuestos Internos de República Dominicana. El principal organismo encargado de la gestión es el Observatorio Permanente de Seguridad Vial, el cual precisa un mayor apoyo para poder trabajar en este problema de semejante envergadura. Esta situación se ve agravada por la ausencia de regulación de seguros obligatorios para accidentes de tráfico.

1.4 El gobierno del país es consciente de los grandes retos mencionados y ha estado realizando un gran esfuerzo para enfrentar el problema y mejorar la movilidad en el país y en la capital dentro de un plan estratégico de movilidad para República Dominicana. El 21 de febrero del año 2017, el poder ejecutivo promulgó la Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, haciéndose obligatoria en toda la nación a partir de su promulgación. La ley propuso la elaboración de un plan estratégico para la transformación de la movilidad urbana en la República Dominicana, con el objetivo de orientar el proceso de fortalecimiento de medios de transporte multimodales, que permitan mejorar la calidad de vida de las personas y satisfacer, de la mejor manera posible, las necesidades de movilidad en el país.

1.5 El proceso que se pretende generar a través de este plan estratégico es fundamentado en los resultados de estudios sociales, económicos, políticos, de ingeniería, tecnología y técnicos en general. Además, se busca mejorar la movilidad para hacerla sostenible y acercar los ciudadanos a los centros de productividad, educación y servicios gubernamentales, respetando el ordenamiento territorial y el accionar de los gobiernos municipales.

1.6 La Ley 63-17 también fija las bases para la planificación y regulación del sector, y su vez, consolida la estructura institucional, creando en 2017 una autoridad única denominada Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT[2]). Esta institución tiene la responsabilidad de planificar y regular la movilidad terrestre en República Dominicana, coordinar el trabajo de otras instituciones relacionadas como son el gobierno nacional y local.

1.7 En lo que se refiere a la ciudad de Santo Domingo, es el mayor centro cultural, financiero, político, comercial e industrial del país. La región metropolitana del Gran Santo Domingo (GSD) concentra el 34% de la población del país. Con sus 2,6 millones de habitantes, es la ciudad más poblada del Caribe. En el año 2020, se estima que la población de la región metropolitana ascienda a cerca de cuatro millones de habitantes. La ciudad está creciendo y desarrollándose rápidamente, con un alto nivel de actividad económica que está trayendo grandes flujos de negocios y productos dentro y fuera del centro que deberán ser regulados con una normativa específica para la distribución de carga (horarios y ubicación).

1.8 Actualmente, el GSD carece de información sectorial de transporte, concretamente no posee datos de matrices origen-destino por modos de transporte, lo que impide conocer en profundidad el tránsito de la ciudad, los flujos y principales rutas. Sin

[2] El INTRANT es la institución adscrita al MOPC que se encarga de la reglamentación, planificación y gestión de la movilidad y el transporte público terrestre (de pasajeros y de carga).

embargo, existen estudios que ofrecen algunos datos específicos asociados al Distrito Nacional. Este es el caso del Estudio de Prefactibilidad de Metro de Santo Domingo, que señala una demanda estimada de viajes de la provincia Santo Domingo de alrededor de tres millones de viajes diarios en medios motorizados, de los cuales el 60% se hacen en transporte público y 40% en vehículos particulares. El estudio determinó el período pico de 6:30 a. m. a 9:30 a. m., donde el porcentaje de viajes en transporte público se intensifica hasta un 71% del total estimado.

1.9 El área metropolitana de Santo Domingo se caracteriza por un marcado de crecimiento horizontal (este-oeste), con limitantes en la accesibilidad en sentido norte-sur. Por otro lado, el trazado geométrico de la red se define por intersecciones tipo “Y”, lo cual disminuye la eficiencia operativa de las mismas y aumenta el riesgo de accidentalidad, debido al sentido de circulación de los vehículos. Este desafío se ve enfatizado, por la localización de los semáforos, lo cuales no están ubicados de manera óptima y no están gestionados por un plan de funcionamiento eficiente.

1.10 La ciudad de Santo Domingo debe consolidar una red de infraestructura adecuada para la circulación de peatones y bicicletas, así como para el correcto estacionamiento de vehículo; las aceras a menudo se encuentran obstaculizadas por el aparcamiento irregular y los comercios ambulantes informales. Además, la ausencia de señalización horizontal y/o vertical adecuada dificulta el cruce de peatones. No obstante, el gobierno local ha realizado esfuerzos para mejorar la situación a través de la iniciativa para construir una red de rutas para desplazamientos a pie y en bicicleta, llamada “Ruta Ecológica”, que todavía no está integrada dentro de un plan de movilidad conjunto de Santo Domingo.

1.11 El sistema de transporte público está caracterizado por una velocidad comercial promedio de 8-10 km/h en hora pico y tiempos de viaje superiores a una hora de traslado y media hora de espera. El modelo de servicio está basado en vehículos de baja capacidad no siempre apropiados para el transporte público (automóvil particular, llamados “conchos”). Factores como el bajo porcentaje de autobuses (inferior al 1%), el elevado número de vehículos de transporte público de baja capacidad (16.500 unidades en 2011) y la localización de terminales de rutas interurbanas en el centro de la ciudad, contribuyen a un alto nivel de congestionamiento vial. La flota vehicular tiene una edad media de 23 años, lo que genera mal estado de las unidades debido a los altos costos de operación y mantenimiento.

II. OBJETIVOS DE LA CONSULTORÍA

2.1 **Objetivo general:** El objetivo general de esta consultoría es apoyar al INTRANT en la implementación del plan de movilidad para lograr los objetivos fijados en la Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, enfocándose en materias de reglamentaciones, estudios técnicos, y análisis de experiencias internacionales que sirvan como ejemplo para mejorar la movilidad de la ciudad en manera eficiente y sustentable.

2.2 **Objetivos específicos:** Desarrollar un reglamento de transporte de carga siguiendo las directrices definidas en la Ley 63-17, que incluya el transporte terrestre de carga, el reglamento para la operación de los servicios de transporte en sus modalidades de transporte de personas y el Reglamento tarifario de los servicios y actividades del transporte público terrestre de pasajeros, servicios de tránsito, de servicios conexos y de su infraestructura.

2.3 Proporcionar requisitos detallados de los servicios de consultoría necesarios para que el proyecto/contrato tenga éxito.

III. LO QUE HARÁS

3.1 El estudio comprenderá un producto con tres informes, señalados a continuación, y se realizarán todas las actividades necesarias para desarrollar adecuadamente los mismos:

(i) Producto 1: Borrador del Reglamento de Transporte de Carga Terrestre. Se realizará el borrador del reglamento de transporte de carga terrestre contemplando el contenido recogido en la Ley 63-17. Para ello es necesario trabajar conjuntamente con INTRANT, así como con cualquier otra institución pública relacionada con el contenido de esta consultoría. Para realizar el informe se hará la recopilación, revisión y análisis de información de base existente; se complementará con toda la información necesaria para elaborar el reglamento, así como trabajo de campo requerido.

IV. DELIBERABLES

4.1 El consultor deberá presentar tres (3) informes o borradores:

(i) Borrador Inicial: A presentar inmediatamente después de la firma del contrato, este contendrá la metodología y plan de trabajo de la consultoría ajustados.

(ii) Borrador Intermedio: A presentar a las doce (12) semanas de iniciada la consultoría, conteniendo el desarrollo parcial del reglamento alcanzado a ese momento.

(iii) Borrador Final: A presentar a las veinticuatro (24) semanas de iniciada la consultoría. Contendrá el borrador final del reglamento de transporte terrestre de carga.

4.2 El cronograma de los informes se muestra a continuación:

Actividades	**Duración (semanas)**	**Semana**																							
		1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	**16**	**17**	**18**	**19**	**20**	**21**	**22**	**23**	**24**
Informes																									
Producto 1: Borrador de reglamento de transporte de carga terrestre	24																								

4.3 Los informes elaborados serán presentados al BID y al INTRANT, para seguir el avance de los trabajos. El borrador del reglamento deberá recoger todos los aspectos relacionados con el transporte de carga terrestre en la Ley 63-17.

4.4 Los informes elaborados serán presentados al BID en medio digital, en formato PDF, incluyendo el documento principal y los anexos que se hayan desarrollado hasta el momento. Complementariamente, y a fines de edición y revisión, todos los informes, sus anexos imágenes, bases de datos, antecedentes, etc., serán también entregados en medio digital, en formato compatible con Microsoft Office y en español.

4.5 Los servicios se desarrollarán en la ciudad de Santo Domingo y en las oficinas de trabajo del consultor.

V. CRONOGRAMA DE PAGOS

5.1 Los pagos se realizarán de acuerdo con las políticas del Banco.

5.2 Los servicios de consultoría serán financiados con recursos de la cooperación técnica DR-T1172, y se contratarán por suma alzada. Los pagos se realizarán contra entrega y aprobación de los productos indicados, acorde a los porcentajes siguientes:

(i) 20% contra entrega y aprobación del Borrador Inicial.

(ii) 20% contra entrega y aprobación del Borrador Intermedio.

(iii) 60% contra entrega y aprobación del Borrador Final.

VI. COMPETENCIAS GENERALES Y TÉCNICAS

6.1 Los trabajos de la consultoría se realizarán en coordinación con los representantes del INTRANT y el Ministerio de Transporte de República Dominicana.

6.2 La supervisión de las actividades será llevada a cabo por el personal que el BID designe para tales fines, quienes darán seguimiento y aprobación de cada uno de los informes y trabajos de la consultoría.

6.3 Se llevarán a cabo reuniones periódicas entre el consultor y los técnicos responsables designados a la supervisión, para revisar y controlar el avance de la ejecución de la consultoría.

6.4 El consultor será responsable de la recopilación y levantamiento de toda la información necesaria para la realización de los informes, así como de coordinar las reuniones con cualquier involucrado en el estudio. El consultor no podrá contraer compromisos en nombre del programa y/o del Banco ante ninguna institución o persona, sin el consentimiento por escrito del Banco.

6.5 Requisitos: Debe ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

6.6 **Nuestra cultura:** Trabajando con nosotros, estarás rodeada por un grupo diverso de expertos en todo tipo de campos de desarrollo, incluyendo transporte, salud, género y diversidad, comunicaciones y más.

6.7 **Sobre nosotros:** En el Banco Interamericano de Desarrollo, estamos dedicados a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente importante de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento de políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para ello, necesitamos personas que no sólo tengan las habilidades adecuadas, sino que también sean apasionadas por mejorar vidas.

6.8 **Pago y Condiciones:** La compensación será determinada de acuerdo con las políticas y procedimientos del Banco. El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá contribuir a los gastos de viaje y mudanza. Adicionalmente, los

candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

6.9 **Visa y permiso de trabajo:** El Banco, en conformidad con las políticas aplicables, podrá presentar la solicitud de visa a las autoridades migratorias pertinentes; sin embargo, la concesión de la visa estará a la discreción de las autoridades migratorias. No obstante, es responsabilidad del candidato obtener la visa o permiso de trabajo necesario y requerido por las autoridades del país(es) en donde serán prestados los servicios al Banco. Si un candidato no puede obtener la visa o permiso de trabajo para prestar servicios al Banco, la oferta contractual será rescindida.

6.10 **Consanguinidad:** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el BID, BID Invest, o FOMIN como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

6.11 **Diversidad:** El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, y religión. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

Banco Interamericano de Desarrollo

PLAN DE ADQUISICIONES PARA OPERACIONES EJECUTADAS POR EL BID

País: República Dominicana | **Agencia Ejecutora:** BID | **UDR:** INE/TSP

Número de Proyecto: DR-T1172 | **Nombre del Proyecto:** Apoyo al Plan Estratégico para la Transformación de la Movilidad de Santo Domingo

Periodo cubierto por el Plan: 36 meses | **Monto Total del Proyecto:** $ - 500000

Componente	Tipo de Adquisición (1) (2)	Tipo de Servicio (1) (2)	Descripción	Costo estimado del contrato (US$)	Método de Selección (2)	Tipo de Contrato	Fuente de Financiamiento y Porcentaje				Fecha estimada del anuncio de adquisiciones	Fecha estimada del inicio de contrato	Duración estimada del contrato	Comentarios
							IDB/MIF		Otro Donante Externo					
							Monto	%	Monto	%				
Componente 1	A. Servicio de Consultoría	Consultor Individual (AM-650)	Consultoría técnica para el desarrollo del reglamento de transporte de carga	$ 90.000	SD	Suma Alzada	$ 90.000	100%	$ -	0%	1-Jul-18	1-Sep-18	12 meses	
		Firma Consultora (GN-2765)	Desarrollo de piloto para implementar un sistema eficiente de costos de carga y transporte	$ 60.000	SD	Suma Alzada	$ 60.000	100%	$ -	0%	15-Jan-19	15-Mar-19	18 meses	
Componente 2	A. Servicio de Consultoría	Consultor Individual (AM-650)	Plan de señalización de Santo Domingo e implementación de un piloto	$ 65.000	SD	Suma Alzada	$ 65.000	100%	$ -	0%	1-Aug-18	1-Oct-18	12 meses	
	A. Servicio de Consultoría	Consultor Individual (AM-650)	Desarrollo de plan de trabajo y entrenamiento para funcionarios del Observatorio Permanente de Seguridad Vial.	$ 20.000	SD	Suma Alzada	$ 20.000	100%	$ -	0%	15-Nov-18	1-Feb-19	6 meses	
	A. Servicio de Consultoría	Consultor Individual (AM-650)	Estudio técnico y regulatorio para la creación de un seguro obligatorio de asistencia a víctimas (SOAT)	$ 15.000	SD	Suma Alzada	$ 15.000	100%	$ -	0%	1-Aug-18	1-Sep-18	12 meses	
	A. Servicio de Consultoría	Consultor Individual (AM-650)	Borrador de reglamento de: (i) regulación de tarifas de servicios y actividades de transporte público de pasajeros, servicios de tránsito, servicios relacionados y su infraestructura; (ii) regulación de servicios de transporte público; (iii) regulación de terminales públicas y privados de pasajeros y carga y centros de carga; y (iv) regulación en aparcamiento, control y tasas	$ 50.000	SD	Suma Alzada	$ 50.000	100%	$ -	0%	15-Nov-18	1-Feb-19	12 meses	
Componente 3	A. Servicio de Consultoría	Consultor Individual (AM-650)	Desarrollo de una matriz de Origen y Destino	$ 150.000	SD	Suma Alzada	$ 150.000	100%	$ -	0%	15-Feb-19	15-Apr-19	10 meses	
Componente 4	A. Servicio de Consultoría	Consultor Individual (AM-650)	Desarrollo de plan de trabajo y entrenamiento de funcionarios de INTRANT	$ 50.000	SD	Suma Alzada	$ 50.000	100%	$ -	0%	10-Jan-20	15-Mar-20	12 meses	
Preparado por:			**TOTALES**	**$ 500.000**			**$ 500.000**	**100%**	**$ -**	**0%**				

(1) Se recomienda el agrupamiento de adquisiciones de naturaleza similar, tales como publicaciones, viajes, etc. Si hubiesen grupos de contratos individuales similares que van a ser ejecutados en distintos períodos, éstos pueden incluirse de forma agrupada bajo un solo rubro, con una explicación en la columna de comentarios indicando el valor promedio individual y el período durante el cual serían ejecutados. Por ejemplo: en un proyecto de promoción de exportaciones que incluye viajes para participar en ferias, se incluiría un ítem que diría "Pasajes aéreos Ferias", el valor total estimado en US$5 mil y una explicación en la columna Comentarios: "Este es un agrupamiento de aproximadamente 4 pasajes para participar en ferias de la región durante el año X y X1".

(2) (i) Consultor Individual: CCI: Calificación Consultor Individual; SD: Selección Directa o de Fuente Única. Proceso de selección debe ser de acuerdo con la AM-650.

(2) (ii) Firma Consultora: Según GN-2765-1, Métodos de seleccion para Firmas Consultoras en operaciones ejecutadas por el Banco con: Selección de Fuente Única (SD); Selección Competitivo Simplificado (<250K) (SCS); Seleccion Competitiva Integral (>250K) (SCI); y Convenio Marco - Orden de Tarea (TO). Todos los procesos de selección de firmas consultoras bajo esta política deben utilizar el módulo en Convergencia.

(2) (iii) Bienes: Según GN-2765-1, par. A.2.2.c: "las adquisiciones de bienes y servicios conexos, salvo cuando tales bienes y servicios sean necesarios para conseguir los objetivos del trabajo operativo que ejecute el Banco y estén incluidos en el contrato de servicios de consultoría y representen menos del 10% del valor de dicho contrato".