

DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA (CT)

I. INFORMACIÓN BÁSICA DE LA CT

▪ País/Región:	República Dominicana
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la Implementación e Innovación del Plan Nacional de Logística de República Dominicana
▪ Número de CT:	DR-T1188
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Manuel Rodríguez (TSP/CDR), Jefe de Equipo; Ana María Pinto (INE/TSP); Alba Taveras (INE/TSP); Christian Contin y Denise Salabie (FMP/CDR); Yonaida Encarnación (CID/CDR); y Esteban de Dobrzynski (LEG/SGO)
▪ Taxonomía	Apoyo al Cliente
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT	8 de marzo de 2019
▪ Beneficiario	Gobierno de República Dominicana (GdRD) a través del Consejo Nacional de Competitividad
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Banco Interamericano de Desarrollo (BID) a través de la División de Transporte (INE/TSP)
▪ Donantes que proveerán financiamiento	Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura financiado con Capital Ordinario (INF)
▪ Financiamiento Solicitado del BID:	US\$250.000
▪ Contrapartida local (si la hay)	US\$50.000 (en especie)
▪ Período de Desembolso (incluye período de ejecución):	30 meses con un período de ejecución de 24 meses
▪ Fecha de Inicio Requerido:	30 de mayo de 2019
▪ Tipos de consultores (firmas o consultores individuales):	Firmas de consultoría y consultores individuales, locales o internacionales.
▪ Unidad de Preparación:	División de Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso (UDR):	CDR
▪ CT incluida en la Estrategia de País:	Sí
▪ CT incluida en CPD:	Sí
▪ Alineación a la actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Productividad e innovación

II. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN DE LA CT

- 2.1 **Objetivo.** El objetivo de la CT es contribuir al fortalecimiento del Sistema Logístico Nacional (SLN) de República Dominicana (RD), a través de la implementación de las medidas establecidas en el Plan de Acciones Inmediatas (PAI) priorizado por el Plan Nacional Logístico (PNLog).
- 2.2 **Justificación.** El posicionamiento de la RD en relación con el resto de los países de la región, utilizando como criterio de comparación el Índice de Desempeño Logístico (IDL)¹, lo situó en 2018 en la posición 87² de 160 economías en el *ranking* mundial y en la N°12 de 24 economías a nivel regional. Cuenta con la misma puntuación general que el promedio de la región (2,66). Sin embargo, en lo que respecta específicamente al Índice de Competencia de Servicios Logísticos su *performance* es menor a la

¹ Mide la eficiencia de las cadenas de suministro de cada país y cómo esta se desenvuelve en el comercio con otros países. Logistics Performance Index (LPI) 2018, Banco Mundial.

² En el año 2016, ocupó la posición 91.

región, tendencia que se viene presentando desde 2016, evidenciando la necesidad de acometer mejoras estructurales en este campo.

- 2.3 Además, de acuerdo con el Anuario Estadístico de Transporte de Carga y Logística del BID, el país es el cuarto de América Latina y el Caribe (ALC) con el precio t/km, más alto por carga con US\$0,14/t-km, mientras la tarifa promedio es de US\$0,12/t-km y es solo superado por Perú, Haití y Brasil. Esta situación se ha mantenido inamovible en el tiempo, de tal manera que el costo medio del flete (tarifa media) de carga en la RD para un contenedor de aproximadamente 40 pulgadas, (4,75 US\$/km), es tres veces mayor que el costo promedio del flete en Mesoamérica (1,21 – 1,85 US\$/km)³.
- 2.4 Lo anterior demuestra la necesidad de fortalecer los servicios del Transporte Automotor de Carga (TAC) debido a que, a pesar de presentar bajos estándares de calidad, constituyen la principal modalidad para el transporte de mercancías a nivel doméstico⁴ y por ende juegan un rol crucial en la competitividad y crecimiento económico del país. En este sentido, la arquitectura organizacional soportada en gremios sindicales⁵ ha fomentado el actuar oligopólico, limitando la competencia y la operatividad eficiente de los servicios del TAC en la RD. Esto genera efectos desfavorables como la atomización empresarial⁶, la sobreoferta vehicular⁷, la obsolescencia de la flota transportadora⁸ y la baja eficiencia operativa⁹.
- 2.5 Adicionalmente, según el Informe Portuario Anual 2019 de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), RD ocupa el noveno lugar entre los puertos de ALC en materia de volumen de carga operado; sin embargo, a nivel de zona portuaria se descendió dos posiciones, mientras que puertos como Buenaventura, Colón, o Kingston presentaron repuntes considerables. A nivel nacional, aunque RD presentó un crecimiento, éste no se considera satisfactorio, por lo que se requiere apoyar a este sector para poder hacer los correctivos necesarios que le permitan conseguir la meta de constituirse como *hub* portuario regional.
- 2.6 En el período 2013-2014, el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD) de RD, con apoyo del BID¹⁰ concluyó la estructuración del PNLog. En la actualidad este plan ha sido actualizado¹¹ con un nuevo enfoque metodológico participativo, generando como insumo principal una serie de acciones prioritarias focalizadas en optimizar el SLN dominicano en materia de infraestructura, servicios de transporte, procesos para la facilitación del comercio exterior y servicios

³ Informe Transporte Automotor de Carga en Centroamérica y República Dominicana: Análisis de desempeño y recomendaciones de política. BID, 2013.

⁴ Únicamente el transporte férreo de caña representa una competencia directa a esta modalidad de servicio.

⁵ El más poderoso es la Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO), que cuentan con cerca de 35.000 asociados, entre propietarios y conductores, que operan 26.000 unidades.

⁶ Los pequeños empresarios no pueden poseer más de cinco vehículos de carga.

⁷ El promedio de vehículos de carga es del 35% respecto al parque automotor total, relación muy superior a la del resto de la región. La flota ha venido aumentando en la última década, con una tasa anual mayor al 4,6%.

⁸ La edad promedio del parque es de 20,6 años. Los altos costos de adquisición (importación marítima), operación y mantenimiento limitan la rentabilidad del negocio para los pequeños empresarios, por lo cual su capacidad de renovación es limitada.

⁹ Los sindicatos controlan la operación del 80% del TAC a través de un esquema de turnos rotativos que genera ineficiencias operativas. Los afiliados recorren anualmente entre 5.000 y 35.000 km por unidad, cifras por debajo de las operatividades regionales, y de transportadores de empresas privadas no afiliados a sindicatos.

¹⁰ ATN/OC-14002-RG.

¹¹ ATN/OC-16133-RG y ATN/OC-16134-RG.

complementarios, entre otros aspectos¹², priorizando un plan de inversiones de medio y largo plazo. Asimismo, prioriza la inclusión de medidas innovadoras a través de proyectos y procesos tecnológicos aplicados a la cadena logística, así como acciones prioritarias de carácter normativo, institucional y operativo, que resultan claves para mejorar la competitividad nacional y el crecimiento económico de RD¹³.

- 2.7 De manera transversal en materia de innovación tecnológica, actualmente el país se encuentra trabajando en el desarrollo de un “Port Community System (PCS)”¹⁴ el cual opera bajo un esquema de participación privada entre operadores de los puertos de Caucedo y Haina, a través de la empresa DR-Trade, el cual se proyecta inicie su operación en 2020. Sin embargo, carece de una coordinación público-privada en el sector logístico que potencie el uso de nuevas tecnologías y modelos de transformación de la cadena de suministros.
- 2.8 En este contexto, el Gobierno de la República Dominicana (GdRD) encabezado por el Consejo Nacional de Competitividad¹⁵ (Competitividad) ha priorizado la adopción del PNLog como su hoja de ruta sectorial, en el marco del Comité Nacional de Facilitación de Comercio (CNFC), con el propósito de definir una estrategia acorde con los desafíos en materia de facilitación comercial y logística que contribuya a la mejora de los indicadores de competitividad. Para ello, el país requiere de un fortalecimiento normativo, institucional y operativo que permita un liderazgo en la toma de decisiones de política pública en materia de logística y facilitación comercial, operación logística e intermodalidad, con la incorporación de herramientas tecnológicas que faciliten la gestión, reduzcan los costos de transacción y generen eficiencia de las cadenas productivas.
- 2.9 En materia regulatoria, se requiere revisar la normatividad para operadores logísticos, el esquema de tarifas y canasta de costos del transporte terrestre de carga, esquemas de competencia, la regulación existente en aduanas, limitantes y oportunidades del fomento de la actividad comercial del sector aéreo a nivel nacional, así como el marco regulatorio para la promoción de la inversión privada en las nuevas tecnologías digitales. En materia institucional, se requiere el fortalecimiento institucional de Competitividad y al esquema colaborativo que se ha establecido con el resto de los actores del CNFC, que permita la instrumentalización y articulación del PNLog en el corto, mediano y largo plazo. Respecto a los temas operativos, específicamente en facilitación y fortalecimiento del comercio exterior, el PNLog identifica la necesidad de: (i) generar acciones de coordinación bajo una perspectiva de controles binacionales integrado¹⁶; (ii) fortalecer los sistemas de apoyo a procesos de comercio

¹² También incluye aspectos referentes a identificación de subsistemas logísticos relevantes e intervenciones en infraestructura de transporte prioritarias para potenciar el SNL.

¹³ *Supply Chain 4.0, Global Practices and Lessons Learned for Latin America and the Caribbean.*

¹⁴ PCS es una plataforma electrónica que busca conectar a los distintos actores de la cadena logística de comercio exterior. Esta plataforma facilita el intercambio de información entre operadores, y por ende optimiza los distintos sistemas utilizados por ellos, además de permitir mejoras en la eficiencia y en el desempeño del sistema logístico portuario.

¹⁵ A diferencia de las competencias del INTRANT, que ejerce como órgano rector de política y regulación en materia de transporte, Competitividad cuenta con competencias como entidad coordinadora logística otorgadas mediante el Decreto 431 de 2017. Además, dentro del CNFC, Competitividad ejerce como gerencia ejecutiva para los temas de logística.

¹⁶ Las acciones de coordinación aplican tanto a nivel de las diversas instituciones de gobierno que operan en las diversas fronteras (incluyendo marítimas y aéreas), como a nivel de homologar los horarios con Haití.

exterior¹⁷ y *hub* logístico; y (iii) identificar y caracterizar fortalezas y debilidades de cadenas productivas estratégicas en la RD para que, de esta forma el SLN pueda apoyar su desarrollo y consolidación.

- 2.10 A su vez, para potenciar iniciativas innovadoras y desarrollos de pilotos a través de nuevas tecnologías en el sector logístico se requiere de la implementación de sistemas tecnológicos que promuevan la coordinación entre las principales comunidades logísticas portuarias y aeroportuarias, así como del establecimiento de sistemas de inspección no intrusiva, sistemas para trazabilidad y seguridad de la carga y mejoras al sistema de gestión de riesgo aduanero¹⁸, generando una mayor difusión en el país; así como incentivar el desarrollo de sistemas informáticos que promuevan la coordinación entre centros de producción y operadores logísticos, y a su vez de estos con las principales comunidades logísticas, con el fin de generar eficiencias y mayor desarrollo del comercio exterior.
- 2.11 El desarrollo de la presente CT se articulará con Competitividad como entidad coordinadora del sector, e incluirá también otras instituciones claves para lograr el objetivo de fortalecer a RD en el ámbito logístico como lo son el INTRANT¹⁹, Procompetencia, y la Autoridad Portuaria Dominicana, Junta de Aviación Civil, Dirección General de Aduanas (DGA), entre otros.
- 2.12 **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008) y se alinea con los desafíos de desarrollo de productividad e innovación, con enfoque en la provisión de infraestructura y servicios públicos adecuados, seguros, confiables y asequibles, así como capacidad institucional y estado de derecho, al promover el desarrollo eficiente de la capacidad de planificación sectorial. Adicionalmente, está alineado con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7), contribuyendo con la primera dimensión de éxito enfocada en apoyar a la región a mejorar la cobertura, capacidad, calidad y conectividad de la infraestructura y servicios logísticos. Los objetivos de la CT también contribuyen a los resultados del Marco de Resultados del Programa de Desarrollo Estratégico de Capital Ordinario (OC-SDP) para infraestructura porque sus recursos contribuirán a mejorar el desempeño, la calidad y sostenibilidad en la prestación de infraestructura (GN-2819-1). El programa es consistente con el objetivo de la Estrategia del Banco con RD (GN-2908) de consolidar una institucionalidad pública más eficiente, transparente y participativa, atendiendo los retos en materia de planificación y ejecución de políticas para el sector transporte. También, es consistente con los principios de la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), al abordar la necesidad de gestionar infraestructura que contribuya a la mejora de la calidad de los servicios. Por último, se alinea con la prioridad sectorial (b) “Infraestructura para la competitividad y el bienestar social” establecida en el Informe sobre el Noveno Aumento General de

¹⁷ Esquema de gobernanza de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) que sea satisfactorio para los usuarios.

¹⁸ La DGA se encuentra desarrollando el sistema de gestión de riesgo aduanero y se espera que las demás entidades involucradas desarrollen sistemas similares, en lo que respecta a sus competencias específicas, pero que observen la compatibilidad e integración de los mismos para facilitar las operaciones y servicios.

¹⁹ Gracias al Acuerdo Marco de Cooperación del 12 de septiembre de 2017 suscrito entre el INTRANT, Competitividad, Procompetencia y la Autoridad Portuaria de la RD, se facilita la articulación del diseño y ejecución de políticas públicas vinculadas al transporte intermodal (marítimo, portuaria, y terrestre) y se asegura la complementariedad y continuidad de las políticas de competencia y competitividad en estos sectores.

Recursos (GCI-9) por medio de la cual se busca incrementar las inversiones en infraestructura productiva en la región para cerrar la brecha que la separa de otros mercados emergentes y asegurar el crecimiento sostenible.

III. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES/COMPONENTES Y PRESUPUESTO

- 3.1 **Componente 1. Marco normativo (US\$30.000).** Este componente se enfocará en apoyar la revisión de la normatividad en curso para el sector logístico, entre las cuales se encuentran el diseño y/o revisión de: (i) normativa para operadores logísticos; (ii) proyecto de ley de aduanas; y (iii) normativa para fomento de la actividad comercial del sector aéreo a nivel nacional.
- 3.2 **Componente 2. Esquema institucional (US\$60.000).** Este componente busca apoyar la generación de capacidades institucionales²⁰ que permitan una mejor articulación de los diferentes actores involucrados en la gestión de logística de cargas; fortalecer las competencias en materia regulatoria de las instituciones a cargo de esta función; y generar instancias para la toma de decisiones estratégicas. Entre las acciones priorizadas se encuentran: (i) fortalecer el apoyo al Observatorio Nacional de Logística de República Dominicana (ONLRD) mediante el levantamiento, actualización y emisión del reporte nacional de indicadores del sector logístico para RD; y (ii) apoyar el fortalecimiento de Competitividad dadas sus atribuciones en materia logística (Decreto 431-17) y por ende el notorio incremento en sus responsabilidades y obligaciones a desarrollar, así como llevar a cabo la coordinación interinstitucional²¹ público-privada del sector de logística del CNCF en RD.
- 3.3 **Componente 3. Lineamientos operativos (US\$70.000).** El objetivo de este componente consiste en apoyar el establecimiento y modernización de procesos de planificación integral, servicios de transporte y logística, operatividad del TAC, transporte marítimo, aéreo y facilitación comercial, así como la optimización de los servicios logísticos mediante: (i) el desarrollo de una plataforma integral de costos de cadenas productivas prioritarias para el SNL²²; (ii) el desarrollo de un estudio de los segmentos potenciales para evaluar la viabilidad de establecer un *hub* logístico así como su entorno competitivo; y (iii) la generación de políticas y directrices que faciliten la reingeniería de los procesos de comercio exterior y la planificación y control de la operatividad logística.
- 3.4 **Componente 4. Innovación y conocimiento (US\$90.000).** En el marco de este componente se desarrollará: (i) la publicación y difusión del PNLog de RD; (ii) el diseño conceptual en colaboración con el sector privado, de un proyecto piloto de innovación orientado a mejorar el monitoreo de carga y facilitación de procesos del sector productivo y logístico dominicano, evaluando su viabilidad y funcionalidad; (iii) desarrollo de un esquema de fomento a la innovación sostenible²³ dentro del CNFC, bajo el liderazgo de Competitividad, que permita el diseño e implementación de un piloto en el que se generen proyectos con soluciones innovadoras y concretas que incrementen la competitividad logística nacional y que permitan con su ejecución

²⁰ En el corto (PAI), mediano y largo plazo.

²¹ En general se recomienda la distinción entre instancias de decisión de alto nivel, una instancia de coordinación y ejecución, y una de monitoreo y control del sistema.

²² Que incorpore, entre otros aspectos, la identificación de sus costos logísticos a lo largo de la misma, los requerimientos en materia de infraestructura y servicios logísticos especializados para mejorar su operatividad y eficiencia, el análisis de viabilidad para implementación de un esquema de logística colaborativa, y la revisión y optimización de la normatividad y demás procedimientos requeridos incluyendo cadena de frío.

²³ En el que se establezca su estructura.

la creación de los procedimientos para la presentación y evaluación de estas iniciativas público-privadas; y (iv) el desarrollo de un seminario de difusión y realización de talleres técnicos de los principales resultados del PNLog con actores públicos y privados del sector coordinados por Competitividad.

- 3.5 **Presupuesto indicativo.** El presupuesto total de la CT será de US\$300.000, de los cuales US\$250.000 serán financiados por INF y los US\$50.000 restantes serán en especie y provendrán de Competitividad²⁴ como contrapartida local. El monto de financiamiento requerido por componente para lograr los resultados esperados se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 1. Presupuesto Indicativo (US\$)

Actividad / Componente	Descripción	BID/ Financiamiento por Fondo	Contra-partida Local	Financiamiento Total
C1- Normativo	Apoyo al diseño, revisión de reglamentos y normatividad	30.000	5.000	35.000
C2 – Institucional	Apoyo al Observatorio Nacional de Logística de República Dominicana (ONLRD)	15.000		15.000
C2 - Institucional	Apoyo al fortalecimiento del Consejo Nacional de Competitividad	45.000	10.000	55.000
C3 - Operativo	Desarrollar una plataforma tecnológica de costos de cadenas productivas prioritarias, para el SNL	20.000	10.000	30.000
C3 - Operativo	Desarrollo de un estudio de segmentos potenciales para evaluar la viabilidad de establecer un <i>hub</i> logístico en RD	40.000	15.000	55.000
C3 - Operativo	Generación de directrices que faciliten la reingeniería de los procesos de comercio exterior y la planificación y control de la operatividad logística	10.000		10.000
C4: Innovación y conocimiento	Diseño conceptual de un proyecto de innovación orientado a mejorar el monitoreo de carga y la facilitación del mapeo de procesos	30.000	-	30.000
C4: Innovación y conocimiento	Desarrollo de un esquema de fomento a la innovación dentro del CNFC	40.000	-	40.000
C4: Innovación y conocimiento	Seminario sobre la incorporación de nuevas tecnologías orientadas al sector logístico	10.000		10.000
C4: Innovación y conocimiento	Publicación y difusión del Plan Nacional de Logística (PNLog) de RD	5.000	5.000	10.000
C4: Innovación y conocimiento	Realización de talleres para presentación de resultados en materia logística	5.000	5.000	10.000
Total		250.000	50.000	300.000

²⁴ En términos del personal técnico designado para el seguimiento durante la ejecución, monitoreo de los resultados e instalaciones provistas para la realización de eventos, talleres y capacitaciones.

IV. AGENCIA EJECUTORA Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 4.1 **Agencia ejecutora.** En respuesta a la solicitud del gobierno nacional, la ejecución de la CT estará a cargo del Banco a través de la División de Transporte (INE/TSP). El equipo del proyecto tendrá la responsabilidad de supervisar y controlar la ejecución de la CT. Las actividades, tales como elaboración de términos de referencia, evaluación de procesos y revisión de informes técnicos, entre otras actividades, se implementarán en diálogo estrecho con Competitividad, así como con otras entidades del sector transporte, como el INTRANT, en lo relativo al sector de transporte terrestre de carga y su regulación, previendo sinergias con otros trabajos del Banco en RD²⁵. Esta ejecución se justifica, por una parte, por la experiencia del Banco en el desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos planteados para este tipo de operaciones; y por otra, por el conocimiento de TSP en el ámbito de logística y facilitación comercial en la región.
- 4.2 **Adquisiciones y gestión financiera.** El Banco realizará las contrataciones de conformidad con la Política para la Selección y Contratación de Empresas Consultoras para Trabajo Operativo Ejecutado por el Banco (GN-2765-1). El plan de adquisiciones se presenta en el Anexo III.

V. RIESGOS IMPORTANTES

- 5.1 Por la naturaleza y actividades planteadas en la presente CT, no se identifican riesgos potenciales. En relación con los riesgos asociados con la ejecución del proyecto, el jefe de equipo concluye que son mitigados por el hecho que el Banco ejecutará la CT ayudando así al cumplimiento de los tiempos. En el mismo sentido, se observa un alto nivel de involucramiento y respaldo a la presente CT por parte de Competitividad. Durante la ejecución, se hará especial énfasis en la colaboración de las diversas instituciones gubernamentales y el sector privado con los consultores contratados, a fin de garantizar la provisión de la información necesaria para elaborar los estudios propuestos.

VI. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO

- 6.1 No se identificaron excepciones a las políticas del Banco.

VII. SALVAGUARDIAS AMBIENTALES

- 7.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de estudios. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), la naturaleza y objetivos de la CT, y sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales, se recomienda la clasificación de esta CT como categoría "C". Ver [Formulario de Análisis de Salvaguardias](#) 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](#)

²⁵ Programa de Apoyo a la Movilidad, Transporte Terrestre y Seguridad Vial en RD (DR-L1132), en preparación.



CONSEJO NACIONAL DE
COMPETITIVIDAD

“Año de la Innovación y la Competitividad”

DEC-0235/2019

21 de marzo de 2019

Señor

Miguel Coronado

Representante Residente

Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

Ciudad

Asunto: **Solicitud Cooperación Técnica No Reembolsable** para el desarrollo del Plan de Acciones Inmediatas (PAI) del Plan Nacional de Logística y Transporte de Carga (PNLOG) 2018-2032 de la República Dominicana.

Distinguido señor Coronado:

Por medio de la presente tenemos a bien dirigirnos a usted con el propósito de solicitar el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), para obtener una **Cooperación Técnica No Reembolsable, por un monto ascendente a la suma de trescientos mil dólares con 00/00 (US\$300,000.00)**, de los cuales doscientos cincuenta mil dólares con 00/100 (US\$250,000.00) sean financiamiento BID y cincuenta mil dólares con 00/00 (US\$50,000.00) como contrapartida en especie por parte del Consejo Nacional de Competitividad.

El BID apoyó la realización del PNLog en el año 2011, a través de un financiamiento para estos fines a Mesoamérica. En el 2018, iniciamos con el BID el proceso de actualización del PNLog mediante talleres con la participación del sector público, privado, la academia y los sindicatos vinculados al sector de transporte y logística del país. La propuesta actualizada está ya en la fase de aprobación final.

Los recursos de la asistencia técnica serán destinados a apoyar la realización de estudios orientados a la puesta en marcha el Plan de Acciones Inmediatas contenido en Plan Nacional de Logística y Transporte de Carga (PNLOG) 2018-2032.

De igual manera solicitamos que los fondos de la asistencia técnica sean administrados por el Banco en coordinación con el Consejo Nacional de Competitividad. Lo anterior considerando la amplia experiencia y las acciones transversales catalizadas por el Banco en materia logística e implementación de los PNLog a nivel regional.

Se despide con sentimientos de estima y consideración,

Muy atentamente,

Rafael Paz

Director Ejecutivo

Secretario del Consejo



Cc: Manuel Rodríguez, Especialista de Infraestructura y Transporte del BID





República Dominicana
Ministerio de Economía Planificación y Desarrollo
Santo Domingo, D. N.

"Año de la Innovación y la Competitividad"

lunes, 15 de abril de 2019

MEPyD-INT-2019-03179

Señor
Miguel Coronado
Representante Residente
Banco Interamericano de Desarrollo, (BID)
Su Despacho

Asunto: No Objeción para Cooperación Técnica no reembolsable.

Ref.: Comunicación DEC-0236/2019 del Consejo Nacional de Competitividad, de fecha 21 de marzo de 2019.

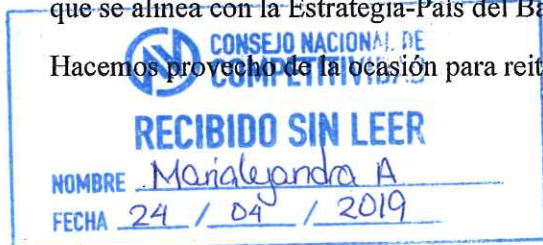
Estimado Señor Representante:

Cortésmente, tenemos a bien dirigirnos a usted en ocasión de comunicar la No Objeción del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo, para que el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), apoye con una cooperación técnica no reembolsable al Consejo Nacional de Competitividad (CNC), para la implementación de los estudios orientados a la puesta en marcha del Plan de Acciones Inmediatas contenido en el "Plan Nacional de Logística y Transporte de Carga (PNLOG) 2018-2032".

El monto total de este proyecto asciende a US\$300,000.00 de los cuales US\$250,000.00 serán financiados por el BID y US\$50,000.00 correspondiente a la contrapartida del Consejo Nacional de Competitividad. Cabe destacar que los fondos aprobados serán administrados por el BID en coordinación con el CNC, debido a la experiencia del Banco en materia de logística e implementación de los PNLog a nivel regional.

La iniciativa del PNLog., se enmarca en las acciones para convertir al país en un centro logístico regional, en cumplimiento del Objetivo 3.3.7 de la Estrategia Nacional de Desarrollo, y de los Pilares de Facilitación del Comercio y de Más Productividad y Exportaciones de la Estrategia Dominicana Competitiva, a la vez que se alinea con la Estrategia-País del Banco Interamericano de Desarrollo 2017-2020.

Hacemos provecho de la ocasión para reiterar los sentimientos de nuestra alta estima y consideración.



2:20pm

Muy atentamente,

Isidoro Santana
Ministro



IS/IGJ/lo/jt

C.c.: Sr. Rafael Paz, Director del Consejo Nacional de Competitividad.

Results Matrix

Outcomes

Outcome: 1 Structuring scheme for innovation structured and operating in the National Competitiveness Council

Indicators	Flags*	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification	2019	2020	2021	EOP
1.1 Improvement of the Competitiveness Index of the Dominican Republic through the adoption of the PNLog		publication (#)	0.00	2019	Innovation scheme implemented	P	0.00	1.00	0.00
					P(a)				
					A				
1.2 Structure of transport costs of prioritized logistics chains developed		publication (#)	0.00	2019		P	0.00	1.00	0.00
					P(a)				
					A				
1.3 National Logistics Plan 2018 - 2032 (PNLog) of the DR		publication (#)	0.00	2019	National Logistics Plan 2018 - 2032 (PNLog) of the DR	P	0.00	0.00	1.00
					P(a)				
					A				

CRPF Indicator

Outputs: Annual Physical and Financial Progress

1 Regulatory framework						Physical Progress					Financial Progress					Theme	Fund	Flags
Outputs	Output Description	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification	2019	2020	2021	EOP	2019	2020	2021	EOP					
1.1 Regulatory frameworks designed	Consulting services for the design of standards for the regulation of logistics operations	Frameworks (#)	0	2019	Final consultant report	P	0	1	0	1	P	0	15000	0	15000	Sustainable infrastructure	INF	⚠
						P(a)				0	P(a)				0			
						A					A							
1.2 Regulatory frameworks designed	Consulting services for the support in the revision of the regulators for the promotion of the commercial activity of the aviation sector at the national level	Frameworks (#)	0	2019	Final consultant report	P	0	1	0	1	P	9000	6000	0	15000	Sustainable infrastructure	INF	⚠
						P(a)				0	P(a)				0			
						A					A							
2 Institutional Scheme						Physical Progress					Financial Progress					Theme	Fund	Flags
Outputs	Output Description	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification	2019	2020	2021	EOP	2019	2020	2021	EOP					
2.1 Action plans designed	Support National Competitiveness Council in the definition and follow-up of priority actions for the implementation of the Immediate Action Plan-PAI in a coordinated manner, between the public and private sectors	Action Plans (#)	0	2019	Final consultant report	P	0	1	0	1	P	13500	31500	0	45000	Institutional Development	INF	⚠
						P(a)				0	P(a)				0			
						A					A							
2.2 Diagnostics and assessments completed	Consulting services for the filling, updating and issuance of the national report of logistics sector indicators by the ONLRD	Diagnostics (#)	0	2019	Final consultant report	P	0	1	0	1	P	2500	12500	0	15000	Sustainable infrastructure	INF	⚠
						P(a)				0	P(a)				0			
						A					A							
3 Operational Guidelines						Physical Progress					Financial Progress					Theme	Fund	Flags
Outputs	Output Description	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification	2019	2020	2021	EOP	2019	2020	2021	EOP					
3.1 Prefeasibility Studies undertaken	Consulting to determine the feasibility of establishing a logistics hub in the Dominican Republic: identification of potential segments, competitive analysis and role of the Hub	Studies (#)	0	2019	Final consultant report	P	0	0	1	1	P	0	13000	27000	40000	Sustainable infrastructure	INF	⚠
						P(a)				0	P(a)				0			
						A					A							
3.2 Tools designed/strengthened	Consultancy to develop a technological platform for the cost of priority production chains for the SNL	Tools (#)	0	2019	Final consultant report	P	0	1	1	2	P	0	0	20000	20000	Sustainable infrastructure	INF	⚠
						P(a)				0	P(a)							
						A					A							
3.3 Tools designed/strengthened	Consultoría para la generación de directrices que faciliten la reingeniería de los procesos de comercio exterior y la planificación y control de la operatividad logística	Tools (#)	0	2019	Final consultant report	P	0	1	0	1	P	0	10000	0	10000	Sustainable infrastructure	INF	⚠
						P(a)				0	P(a)							
						A					A							
4 Innovation and knowledge						Physical Progress					Financial Progress					Theme	Fund	Flags
Outputs	Output Description	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification	2019	2020	2021	EOP	2019	2020	2021	EOP					
4.1 Pilot interventions designed	Consultancy for the conceptual design of an innovation project aimed at improving load monitoring and the facilitation of process mapping	Pilots (#)	0	2019	Final consultant report	P	0	0	1	1	P	0	0	40000	40000	Sustainable infrastructure	INF	⚠
						P(a)				0	P(a)				0			
						A					A							
4.2 Strategies designed	Consulting Services for the development of an innovation promotion scheme within the National Trade Facilitation Committee	Strategies (#)	0	2019	Final consultant report	P	0	0	1	1	P	0	0	30000	30000	Sustainable infrastructure	INF	⚠
						P(a)				0	P(a)				0			
						A					A							
4.3 Seminars organized	Development of a seminar on the incorporation of new technologies oriented to the logistics sector	Seminars (#)	0	2019	Final report that includes list of participants	P	0	0	1	1	P	0	0	10000	10000	Sustainable infrastructure	INF	⚠
						P(a)				0	P(a)				0			
						A					A							
4.4 Conferences organized	Publication and dissemination of the National Logistics Plan of the Dominican Republic - PNLog	Conferences (#)	0	2019	Final report that includes list of participants	P	0	1	0	1	P	0	5000	0	5000	Sustainable infrastructure	INF	⚠
						P(a)				0	P(a)				0			
						A					A							
4.5 Workshops organized	Realization of workshop to present results about Logistics Hub	Workshops (#)	0	2019	Final report that includes list of participants	P	0	0	1	1	P	0	0	2500	2500	Sustainable infrastructure	INF	⚠
						P(a)				0	P(a)				0			
						A					A							
4.6 Workshops organized	Conducting a workshop to present results on load monitoring and facilitation of process mapping	Workshops (#)	0	2019	Final report that includes list of participants	P	0	0	1	1	P	0	0	2500	2500	Sustainable infrastructure	INF	⚠
						P(a)				0	P(a)				0			
						A					A							

Other Cost

Total Cost

CRPF Indicator

Standard Output Indicator

	2019	2020	2021	Total Cost
P	\$25,000.00	\$83,000.00	\$132,000.00	\$250,000.00
P(a)				
A				

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

SERVICIO DE CONSULTORÍA PARA EL DISEÑO DE REGLAMENTOS Y NORMAS PARA OPERACIONES LOGÍSTICAS

(DR-T1188)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 El posicionamiento de la República Dominicana (RD) en relación con el resto de los países de la región, utilizando como criterio de comparación el Índice de Desempeño Logístico (IDL)¹, lo situó en 2018 en la posición 87² de 160 economías en el *ranking* mundial y en la N°12 de 24 economías a nivel regional. Cuenta con la misma puntuación general que el promedio de la región (2,66); sin embargo, en lo que respecta específicamente a “Competencia de Servicios Logísticos” el *performance* es menor a la región, tendencia que se viene presentando desde 2016, lo que evidencia la necesidad de acometer mejoras estructurales en este campo.
- 1.2 Además, de acuerdo con el Anuario Estadístico de Transporte de Carga y Logística del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), RD es el cuarto país con el precio tonelada/km, más alto por carga con US\$0,14/t-km, solo superado por Perú (US\$0,47/t-km), Haití (US\$0,21/t-km) y Brasil (US\$0,19/t-km), mientras que la tarifa promedio de América Latina y el Caribe es de US\$0,12/t-km. Esta situación se ha mantenido inamovible en el tiempo, de tal manera que el costo medio del flete (tarifa media) de carga para un contenedor de aproximadamente 40 pulgadas en la RD, (4,75 US\$/km), es tres veces mayor que el costo promedio del flete en Mesoamérica (1,21 – 1,85 US\$/km)³.
- 1.3 Lo anterior se fundamenta en primera medida, en la necesidad de fortalecer los servicios de transporte de carga terrestres pues estos presentan unos bajos estándares de calidad, constituyen la principal modalidad de transporte de carga a nivel doméstico⁴, y por ende juegan un rol crucial en la competitividad y crecimiento económico del país.
- 1.4 Actualmente, la arquitectura organizacional soportada en gremios sindicales ha determinado mayoritariamente el actuar oligopólico de las empresas de transporte, limitando la competencia y la operatividad eficiente de los servicios Transporte Automotor de Carga (TAC) en RD, generando efectos

¹ Mide la eficiencia de las cadenas de suministro de cada país y como esta se desenvuelve en el comercio con otros países. IDL 2018, Banco Mundial.

² En el año 2016, ocupó la posición 91.

³ Informe Transporte Automotor de Carga en Centroamérica y República Dominicana: Análisis de desempeño y recomendaciones de política. Banco Interamericano de Desarrollo (2013).

⁴ Únicamente el transporte férreo de caña representa una competencia directa a esta modalidad de servicio.

desfavorables como la atomización empresarial⁵, la sobreoferta vehicular⁶, la obsolescencia de la flota transportadora⁷ y la baja eficiencia operativa⁹.

- 1.5 En el período 2013-2014, el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD) de RD, con apoyo del BID¹⁰ concluyó la estructuración del Plan Nacional de Logística (PNLog). En la actualidad este plan ha sido desarrollado¹¹ con un nuevo enfoque metodológico participativo, generando como insumo principal una serie de acciones prioritarias focalizadas en optimizar el Sistema Logístico Nacional dominicano en materia de infraestructura, servicios de transporte, procesos para la facilitación del comercio exterior y servicios complementarios, entre otros aspectos¹², priorizando un plan de inversiones de medio y largo plazo.
- 1.6 Las acciones priorizadas, de carácter normativo, institucionales y operativas resultan claves para mejorar la competitividad nacional y el crecimiento económico de RD. En materia de innovación tecnológica, actualmente RD se encuentra trabajando en el desarrollo de un “*Port Community System (PCS)*” el cual opera bajo un esquema APP entre operadores privados de los puertos de Caucedo y Haina, y Dubai Trade a través de la empresa DR-Trade. Se proyecta el inicio de la operación de este PCS para inicios de 2020.
- 1.7 Respecto a la facilitación del comercio exterior, el PNLog identifica la necesidad de generar acciones de coordinación bajo una perspectiva de controles binacionales integrados¹³, así como también fortalecer los sistemas de apoyo a procesos de comercio exterior¹⁴.
- 1.8 En materia de innovación tecnológica, se requiere de la implementación de sistemas informáticos que promuevan la coordinación entre las principales comunidades logísticas portuarias y aeroportuarias, así como del establecimiento de sistemas de inspección no intrusiva, sistemas para trazabilidad y seguridad de la carga y mejoras al sistema de gestión de riesgo aduanero¹⁵, generando una mayor difusión en el país, así como incentivar el

⁵ Los pequeños empresarios no pueden poseer más de cinco vehículos de carga. FENATRADO manifiesta contar con cerca de 35.000 asociados, entre propietarios y conductores, que operan 26.000 unidades de carga.

⁶ República Dominicana cuenta con un promedio de vehículos de carga del 35% respecto al parque automotor total, relación muy superior a la del resto de los países de la región. La flota ha venido aumentando sostenidamente en la última década, con una tasa de crecimiento anual compuesto superior al 4,6%.

⁷ En promedio, la edad del parque automotor estimada es de 20,6 años y los altos costos de operación y mantenimiento limitan la rentabilidad de este negocio para los pequeños empresarios, por lo cual su capacidad para renovar los vehículos es limitada.

⁸ República Dominicana cuenta con los precios de venta más altos de la región, lo cual desfavorece la renovación vehicular. Sus características geográficas obligan a que las importaciones se realicen exclusivamente por vía marítima.

⁹ Los sindicatos controlan la operación de cerca del 80% de las cargas aptas para el TAC en el país a través de un esquema de turnos rotativos que genera ineficiencias operativas⁹ pues los afiliados recorren anualmente entre 5.000 y 35.000 km por unidad, cifras por debajo de las operatividades regionales, y de transportadores de empresas privadas no afiliados a sindicatos

¹⁰ ATN/OC-14002-RG.

¹¹ ATN/OC-16133-RG y ATN/OC-16134-RG.

¹² También incluye aspectos referentes a identificación de subsistemas logísticos relevantes e intervenciones en infraestructura de transporte prioritarias para potenciar el SNL.

¹³ Las acciones de coordinación aplican tanto a nivel de las diversas instituciones de gobierno que operan en las diversas fronteras (incluyendo marítimas y aéreas), como a nivel de homologar los horarios con Haití.

¹⁴ Esquema de gobernanza de la VUCE que sea satisfactorio para los usuarios.

¹⁵ La Dirección General de Aduanas se encuentra desarrollando el sistema de gestión de riesgo aduanero y se espera que las demás entidades involucradas desarrollen sistemas similares, en lo que respecta a sus competencias específicas, pero que observen la compatibilidad e integración de los mismos para facilitar las operaciones y servicios.

desarrollo de sistemas informáticos que promuevan la coordinación entre centros de producción y operadores logísticos, y a su vez de estos con las principales comunidades logísticas portuarias y aeroportuarias, con el fin de generar eficiencias y mayor desarrollo del comercio exterior.

- 1.9 En relación con lo anterior, el Gobierno de República Dominicana (GdRD) se encuentra desarrollando un proceso de actualización de su Ley de Aduanas y su Ley de Comercio Marítimo con el objetivo de fortalecer sus procesos de comercio exterior y lograr una inserción competitiva en los mercados regionales e internacionales, razón por la cual se requiere apoyar esta iniciativa para así lograr que esta nueva normatividad cumpla eficientemente con los propósitos para los cuales está siendo actualizada.
- 1.10 En materia institucional, el Decreto 431 de 2017 le dio competencias al Consejo Nacional de Competitividad (CNC) en materia logística, lo que lo posiciona como un actor relevante para la consecución de los objetivos del PNLog. Se requiere pues, del apoyo al fortalecimiento institucional del CNC y al esquema colaborativo que se ha establecido con el Banco, que permita la instrumentalización del PNLog en el corto, mediano y largo plazo.
- 1.11 En este contexto, el GdRD, en cabeza del CNC ha priorizado la adopción del PNLog como su hoja de ruta sectorial, a través de definición de una estrategia acorde con los desafíos en materia de facilitación comercial y logística con el objetivo de contribuir a la mejora de los indicadores de competitividad del país. Para ello el país requiere de un fortalecimiento normativo, institucional y operativo que permita un liderazgo en la toma de decisiones de política pública en materia de logística y facilitación comercial, operación logística e intermodalidad con la incorporación de herramientas tecnológicas que faciliten la gestión, reduzcan los costos de transacción y generen eficiencia de las cadenas productivas.

II. Objetivo

- 2.1 Desarrollar una revisión y ajuste del marco normativo y regulatorio de la operatividad del sector logístico con miras a mejorar sus índices de calidad en la RD.

III. Actividades Principales

- 3.1 El contractual deberá realizar las siguientes actividades:
 - (i) Preparar una propuesta metodológica de su plan de trabajo para el desarrollo de la consultoría.
 - (ii) Realizar un diagnóstico de la situación de la normatividad, reglamentación y regulación referente a la operatividad del sector logístico, identificando sus principales debilidades y oportunidades de mejora.
 - (iii) Realizar una caracterización de mejores prácticas internacionales en países de la región con condiciones similares a la RD, en las cuales se identifiquen medidas, controles, condiciones, y/o herramientas de fácil adaptación e implementación en materia de reglamentación y normatividad la operatividad del sector logístico, identificando las brechas y oportunidades de mejora, proponiendo textos de reforma en cada caso, observando que las mismas faciliten la interoperabilidad regional.

- (iv) Analizar las normas nacionales e identificación de procesos con exceso de formalismos y realizar sugerencias legales para su optimización.
- (v) A partir de los puntos (ii) y (iii), y aunado a la experiencia del consultor, desarrollar una propuesta integral de reglamentación y normatividad para la operatividad del sector logístico que responda a las oportunidades de mejora identificadas y que busque optimizar su operatividad en RD.
- (vi) Considerar en su propuesta, entre otros aspectos y sin limitarse a ellos, la orientación hacia lograr mejoras en materia de: calidad del servicio, eficiencia en las tarifas, transparencia y competencia entre los diferentes actores del transporte, modernización de las operaciones, procesos e infraestructuras, y lograr mejoras en la operatividad de todos los actores relacionados.
- (vii) Presentar y validar con cada una de las instancias o entidades involucradas, las propuestas específicas de ajustes, modificaciones y/o actualizaciones a la reglamentación y normatividad propuestas, con el fin de asegurar su viabilidad.
- (viii) Elaborar un plan de implementación para el establecimiento del marco de reglamentación y normas integrado, identificando las condiciones necesarias (por ejemplo, formación, equipamiento, infraestructura, entre otros).
- (ix) Coordinar todos los aspectos asociados con análisis de brechas, preparación de ajustes normativos, asegurando que se comprende y se integran de manera apropiada en los diferentes niveles de jerarquía jurídica y normativa del país.
- (x) Otras actividades que se identifique que sean necesarias realizar para el cumplimiento general de las metas y productos esperados.

IV. Entregables

4.1 Todos los productos de esta consultoría deberán entregarse en archivos electrónicos modificables de la siguiente forma:

- (i) **Informe No.1.** Análisis documentado y compilado sobre el marco legal y normativo vigente. Este producto deberá contener, sin limitarse a ello, lo siguiente:
 - (a) Análisis del marco normativo vigente relacionado con el sector logístico, que aplique a cada una de las instituciones pertinentes, identificando entre otros las leyes, decretos, acuerdos, resoluciones, y otros instrumentos jurídicos relacionados al proceso ya sean de naturaleza nacional o internacional.
 - (b) Análisis de la reglamentación vigente relacionada con la operatividad logística, identificando entre otros: manuales, especificaciones, reglamentos, resoluciones, normas técnicas, y otros instrumentos reglamentarios relacionados al proceso ya sean de naturaleza nacional o internacional.
 - (c) Identificación de brechas entre lo indicado en términos de procesos entre las buenas prácticas revisadas y la legislación, normatividad

y reglamentación de cada una de las entidades que participan en la prestación, y control de la operatividad logística.

- (d) Definición de necesidades de ajustes/modificaciones u actualizaciones necesarias para establecer un marco de referencia normativo y reglamentario que cumpla con las recomendaciones mencionadas en el análisis de brechas.
- (ii) **Informe No. 2.** Borrador de propuesta de marco normativo y reglamentario (incluyendo diagramas de mejora de procesos por cada entidad) modificado para cada una de las instituciones. Para la elaboración de este producto se deberán realizar actividades de socialización y validación con las instituciones involucradas en los procesos, y relacionadas con el marco normativo y reglamentario, que permitan verificar que las necesidades de ajustes son viables y que no tienen incidencias o afectaciones en las competencias ni en el principio de autonomía administrativa de las instituciones.
- (iii) **Informe No. 3.** Propuesta de marco normativo y reglamentario definitivo a aplicar por cada una de las instituciones. Este producto deberá contener, sin limitarse a ello, lo siguiente:
 - a) Propuesta de normativa que incluya derogaciones, modificaciones, adiciones a la normativa vigente por cada entidad.
- i) **Informe No. 4.** Informe final de la consultoría.

V. Cronograma De Pagos

5.1 El monto para esta consultoría será pagado de la siguiente forma:

- (i) Un 20% del monto total de la consultoría contra la presentación y aprobación del primer informe.
- (ii) Un 25% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del segundo informe.
- (iii) Un 25% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del tercer informe.
- (iv) Un 30% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del cuarto informe.

VI. Calificaciones

- Título/Nivel Académico y Años de Experiencia Profesional: Profesional en derecho, con especialidad en regulación de servicios de transporte de carga interurbanos y urbanos, y/o logística y/o comercio exterior, ejerciendo en RD. Al menos 10 años de experiencia profesional en la rama declarada.
- Idiomas: Dominio del idioma español.
- Área de Especialización: Experiencia en al menos tres proyectos relacionados con optimización de procesos logísticos y del transporte Automotor de Carga, y análisis comparativos de legislación relacionada con transporte automotor de carga.

- **Habilidades:** Se valorará positivamente además de la experiencia en RD, la experiencia que el consultor tenga a nivel regional, preferiblemente en Centroamérica, en materia de regulación y normatividad de transporte automotor de carga.

VII. Características de la Consultoría

- **Categoría y Modalidad de la Consultoría:** consultoría individual, por producto PEC.
- **Duración del Contrato:** 6 meses con una prestación de 105 días contractual.
- **Lugar de trabajo:** Consultoría externa.
- **Supervisión:** La coordinación general de la consultoría estará a cargo de Manuel Rodríguez Porcel, Especialista de la División de Transporte del BID en RD (TSP/CDR) con el apoyo del CNC de República Dominicana.

Pago y Condiciones: La compensación será determinada de acuerdo a las políticas y procedimientos del banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

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 Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

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, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes, y a personas de origen indígena.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

SERVICIO DE CONSULTORÍA PARA EL APOYO EN LA REVISIÓN Y AJUSTES AL BORRADOR DE LEY/NORMATIVIDAD DERIVADAS DE LA LEY ADUANAS Y DE LA NORMATIVIDAD PARA EL FOMENTO DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL DEL SECTOR AÉREO A NIVEL NACIONAL

(DR-T1188)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 El posicionamiento de la República Dominicana (RD) en relación con el resto de los países de la región, utilizando como criterio de comparación el Índice de Desempeño Logístico (IDL)¹⁶, lo situó en 2018 en la posición 87¹⁷ de 160 economías en el *ranking* mundial y en la N°12 de 24 economías a nivel regional. Cuenta con la misma puntuación general que el promedio de la región (2,66); sin embargo, en lo que respecta específicamente a “Competencia de Servicios Logísticos” el *performance* es menor a la región, tendencia que se viene presentando desde 2016, lo que evidencia la necesidad de acometer mejoras estructurales en este campo.
- 1.2 Además de acuerdo con el Anuario Estadístico de Transporte de Carga y Logística del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), RD es el cuarto país con el precio tonelada/km, más alto por carga con US\$0,14/t-km, solo superado por Perú (US\$0,47/t-km), Haití (US\$0,21/t-km) y Brasil (US\$0,19/t-km), mientras que la tarifa promedio de América Latina y el Caribe es de US\$0,12/t-km. Esta situación se ha mantenido inamovible en el tiempo, de tal manera que el costo medio del flete (tarifa media) de carga para un contenedor de aproximadamente 40 pulgadas en la RD, (4,75 US\$/km), es tres veces mayor que el costo promedio del flete en Mesoamérica (1,21 – 1,85 US\$/km)¹⁸.
- 1.3 Lo anterior se fundamenta en primera medida, en la necesidad de fortalecer los servicios de transporte de carga terrestres pues estos presentan unos bajos estándares de calidad, constituyen la principal modalidad de transporte de carga a nivel doméstico¹⁹, y por ende juegan un rol crucial en la competitividad y crecimiento económico del país.
- 1.4 Actualmente, la arquitectura organizacional soportada en gremios sindicales ha determinado mayoritariamente el actuar oligopólico de las empresas de transporte, limitando la competencia y la operatividad eficiente de los servicios Transporte Automotor de Carga (TAC) en RD, generando efectos

¹⁶ Mide la eficiencia de las cadenas de suministro de cada país y como esta se desenvuelve en el comercio con otros países. IDL 2018, Banco Mundial.

¹⁷ En el año 2016, ocupó la posición 91.

¹⁸ Informe Transporte Automotor de Carga en Centroamérica y República Dominicana: Análisis de desempeño y recomendaciones de política. Banco Interamericano de Desarrollo (2013).

¹⁹ Únicamente el transporte férreo de caña representa una competencia directa a esta modalidad de servicio.

desfavorables como la atomización empresarial²⁰, la sobreoferta vehicular²¹, la obsolescencia de la flota²² transportadora²³ y la baja eficiencia operativa²⁴.

- 1.5 En el período 2013-2014, el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD) de RD, con apoyo del BID²⁵ concluyó la estructuración del Plan Nacional de Logística (PNLog). En la actualidad este plan ha sido desarrollado²⁶ con un nuevo enfoque metodológico participativo, generando como insumo principal una serie de acciones prioritarias focalizadas en optimizar el Sistema Logístico Nacional dominicano en materia de infraestructura, servicios de transporte, procesos para la facilitación del comercio exterior y servicios complementarios, entre otros aspectos²⁷, priorizando un plan de inversiones de medio y largo plazo.
- 1.6 Las acciones priorizadas, de carácter normativo, institucionales y operativas resultan claves para mejorar la competitividad nacional y el crecimiento económico de RD. En materia de innovación tecnológica, actualmente RD se encuentra trabajando en el desarrollo de un “*Port Community System (PCS)*” el cual opera bajo un esquema APP entre operadores privados de los puertos de Caucedo y Haina, y Dubai Trade a través de la empresa DR-Trade. Se proyecta el inicio de la operación de este PCS para inicios de 2020.
- 1.7 Respecto a la facilitación del comercio exterior, el PNLog identifica la necesidad de generar acciones de coordinación bajo una perspectiva de controles binacionales integrados²⁸, así como también fortalecer los sistemas de apoyo a procesos de comercio exterior²⁹.
- 1.8 En materia de innovación tecnológica, se requiere de la implementación de sistemas informáticos que promuevan la coordinación entre las principales comunidades logísticas portuarias y aeroportuarias, así como del establecimiento de sistemas de inspección no intrusiva, sistemas para trazabilidad y seguridad de la carga y mejoras al sistema de gestión de riesgo aduanero³⁰, generando una mayor difusión en el país, así como incentivar el

²⁰ Los pequeños empresarios no pueden poseer más de cinco vehículos de carga. FENATRADO manifiesta contar con cerca de 35.000 asociados, entre propietarios y conductores, que operan 26.000 unidades de carga.

²¹ República Dominicana cuenta con un promedio de vehículos de carga del 35% respecto al parque automotor total, relación muy superior a la del resto de los países de la región. La flota ha venido aumentando sostenidamente en la última década, con una tasa de crecimiento anual compuesto superior al 4,6%.

²² En promedio, la edad del parque automotor estimada es de 20,6 años y los altos costos de operación y mantenimiento limitan la rentabilidad de este negocio para los pequeños empresarios, por lo cual su capacidad para renovar los vehículos es limitada.

²³ República Dominicana cuenta con los precios de venta más altos de la región, lo cual desfavorece la renovación vehicular. Sus características geográficas obligan a que las importaciones se realicen exclusivamente por vía marítima.

²⁴ Los sindicatos controlan la operación de cerca del 80% de las cargas aptas para el TAC en el país a través de un esquema de turnos rotativos que genera ineficiencias operativas²⁴ pues los afiliados recorren anualmente entre 5.000 y 35.000 km por unidad, cifras por debajo de las operatividades regionales, y de transportadores de empresas privadas no afiliados a sindicatos.

²⁵ ATN/OC-14002-RG.

²⁶ ATN/OC-16133-RG y ATN/OC-16134-RG.

²⁷ También incluye aspectos referentes a identificación de subsistemas logísticos relevantes e intervenciones en infraestructura de transporte prioritarias para potenciar el SNL.

²⁸ Las acciones de coordinación aplican tanto a nivel de las diversas instituciones de gobierno que operan en las diversas fronteras (incluyendo marítimas y aéreas), como a nivel de homologar los horarios con Haití.

²⁹ Esquema de gobernanza de la VUCE que sea satisfactorio para los usuarios.

³⁰ La Dirección General de Aduanas se encuentra desarrollando el sistema de gestión de riesgo aduanero y se espera que las demás entidades involucradas desarrollen sistemas similares, en lo que respecta a sus competencias específicas, pero que observen la compatibilidad e integración de los mismos para facilitar las operaciones y servicios.

desarrollo de sistemas informáticos que promuevan la coordinación entre centros de producción y operadores logísticos, y a su vez de estos con las principales comunidades logísticas portuarias y aeroportuarias, con el fin de generar eficiencias y mayor desarrollo del comercio exterior.

- 1.9 En relación con lo anterior, el Gobierno de República Dominicana (GdRD) se encuentra desarrollando un proceso de actualización de su Ley de Aduanas y su Ley de Comercio Marítimo con el objetivo de fortalecer sus procesos de comercio exterior y lograr una inserción competitiva en los mercados regionales e internacionales, razón por la cual se requiere apoyar esta iniciativa para así lograr que esta nueva normatividad cumpla eficientemente con los propósitos para los cuales está siendo actualizada.
- 1.10 En materia institucional, el Decreto 431 de 2017 le dio competencias al Consejo Nacional de Competitividad (CNC) en materia logística, lo que lo posiciona como un actor relevante para la consecución de los objetivos del PNLog. Se requiere pues, del apoyo al fortalecimiento institucional del CNC y al esquema colaborativo que se ha establecido con el Banco, que permita la instrumentalización del PNLog en el corto, mediano y largo plazo.
- 1.11 En este contexto, el GdRD, en cabeza del CNC³¹, ha priorizado la adopción del PNLog como su hoja de ruta sectorial, a través de definición de una estrategia acorde con los desafíos en materia de facilitación comercial y logística con el objetivo de contribuir a la mejora de los indicadores de competitividad del país. Para ello el país requiere de un fortalecimiento normativo, institucional y operativo que permita un liderazgo en la toma de decisiones de política pública en materia de logística y facilitación comercial, operación logística e intermodalidad con la incorporación de herramientas tecnológicas que faciliten la gestión, reduzcan los costos de transacción y generen eficiencia de las cadenas productivas.

II. Objetivo

- 2.1 Apoyar la generación de la nueva legislación y normatividad en materia de Aduanas y de la actividad comercial del sector aéreo en la RD, mediante la revisión y ajuste de los borradores de las mismas, y los posteriores procesos de socialización y concertación entre los actores relevantes.

III. Actividades Principales

- 3.1 El contractual deberá realizar las siguientes actividades:
 - (i) Preparar una propuesta metodológica de su plan de trabajo para el desarrollo de la consultoría.
 - (ii) Realizar un diagnóstico de la normatividad referente a Aduanas y Comercio Aérea en RD, identificando sus principales oportunidades de mejora, y contrastarlo a la luz de los borradores que para la nueva normatividad haya desarrollado el GdRD en esta materia.
 - (iii) Realizar una caracterización de mejores prácticas internacionales en países de la región con condiciones similares a la RD, en las cuales se identifiquen medidas, procesos, condiciones, y/o herramientas de fácil adaptación e implementación en materia de Aduanas y Comercio Aéreo, identificando las brechas y oportunidades de mejora.

³¹ El Decreto 431 de 2017 le dio competencias al CNC en materia logística.

- (iv) A partir de los puntos (ii) y (iii), y aunado a la experiencia del consultor, desarrollar en el menor tiempo posible una revisión y complementación de los textos de los borradores proponiendo textos de reforma en cada caso, observando que los mismos faciliten la interoperabilidad regional y además de una correcta articulación interinstitucional.
- (v) Acompañar a las entidades líderes y competentes en la materia, en las actividades de socialización y validación de la nueva normatividad propuesta frente a los diferentes actores relevantes relacionados en la materia que sean identificados por el GdRD y también aquellos que a criterio del consultor deban ser convocados.
- (vi) Apoyar a las entidades competentes y líderes en la materia en la realización de complementaciones y ajustes a la normatividad propuesta, a la luz de los procesos de socialización y concertación previamente realizados, asegurando la viabilidad técnica y jurídica de dichas modificaciones y ajustes en todo momento y en los tiempos que le sean designados para tal fin.
- (vii) Elaborar un plan de implementación para el establecimiento del marco de reglamentación y normas integrado, identificando las condiciones necesarias (por ejemplo, formación, equipamiento, infraestructura, entre otros).
- (viii) Asesorar y resolver las consultas que se generen por parte de las entidades encargadas del desarrollo de la nueva normatividad de Aduanas y Comercio Aéreo relacionadas con el desarrollo de la nueva normatividad objeto de la presente consultoría.

IV. Entregables

- 4.1 Todos los productos de esta consultoría deberán entregarse en archivos electrónicos modificables de la siguiente forma:
- 4.2 **Informe No.1.** Análisis documentado y compilado sobre la normatividad vigente (Diagnóstico) y sobre las mejores prácticas internacionales susceptibles de ser incorporadas en los borradores en desarrollo. Este producto deberá contener, sin limitarse a ello, lo siguiente:
 - (i) La identificación de brechas entre las buenas prácticas analizadas y la legislación de cada una de las entidades que participan en el proceso aduanero y de comercio aéreo.
 - (ii) Definición de necesidades de ajustes/modificaciones u actualizaciones necesarias para establecer un marco de referencia normativo que cumpla con las recomendaciones mencionadas en el análisis de brechas.
- 4.3 **Informe No.2.** Informe de propuesta de modificaciones a borradores de Ley de Aduanas y de Comercio Aéreo, el cual deberá, entre otros aspectos y sin limitarse a ello:
 - (i) Presentar los nuevos borradores de la Ley de Aduanas y de Comercio Marítimo, que incorporen aquellas modificaciones y complementaciones identificadas como relevantes, oportunas y de fácil

implementación en el marco de las actividades desarrolladas en el informe N°1 (Informe de Diagnóstico y Buenas prácticas).

- (ii) Desarrollar un plan de socialización de los nuevos borradores, que permita orientar a las entidades líderes el desarrollo de los procesos de socialización, y concertación de la nueva normatividad con los actores relevantes. Dicho Plan de Socialización deberá considerar y por ende adaptarse a los tiempos de ley y demás restricciones que en el marco del desarrollo de nueva legislación estén presentes en RD.

- 4.4 **Informe No.3.** Informe final con borradores concertados de la Ley de Aduanas y Ley de Comercio Aéreo, debidamente ajustados a la luz de las revisiones, comentarios y sugerencias identificadas en el proceso de socialización de dicha normatividad previamente realizado.

V. Cronograma de Pagos

- 5.1 El monto para esta consultoría será pagado de la siguiente forma:
- Un 30% del monto total de la consultoría contra la presentación y aprobación del primer informe.
 - Un 30% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del segundo informe.
 - Un 40% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del tercer informe.

VI. Perfil del Contractual

- Título/Nivel Académico y Años de Experiencia profesional: Profesional en Derecho, con especialización en Derecho Mercantil y/o Transporte y Logística aérea, y regulación de Derecho Aduanero y tributario. Experiencia comprobada en. Al menos 10 años de experiencia profesional en las ramas declaradas.
- Dominio del idioma español.
- Áreas de Especialización: Se valorará favorablemente experiencia en la estructuración de normatividad y legislación en materia aduanera y de comercio marítimo

VII. Características de la Consultoría

- Categoría y modalidad de la consultoría: Consultoría individual, por producto PEC.
- Duración del contrato: 4 meses con una prestación de 70 días contractual.
- Lugar de trabajo: Consultoría Externa.
- Supervisión: La coordinación general de la consultoría estará a cargo de Manuel Rodríguez Porcel, Especialista de la División de Transporte del BID en RD (TSP/CDR) con el apoyo del CNC de RD. Pago y Condiciones: La compensación será determinada de acuerdo con las políticas y procedimientos del banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

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 Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

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, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes, y a personas de origen indígena.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

SERVICIOS DE CONSULTORÍA PARA EL APOYO AL CONSEJO NACIONAL DE COMPETITIVIDAD (CNC) EN LA DEFINICIÓN Y SEGUIMIENTO DE ACCIONES PRIORITARIAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN INMEDIATA (PAI), DE MANERA COORDINADA, ENTRE EL SECTOR PÚBLICO Y PRIVADO (DR-T1188)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 El posicionamiento de la República Dominicana (RD) en relación con el resto de los países de la región, utilizando como criterio de comparación el Índice de Desempeño Logístico (IDL)³², lo situó en 2018 en la posición 87³³ de 160 economías en el *ranking* mundial y en la N°12 de 24 economías a nivel regional. Cuenta con la misma puntuación general que el promedio de la región (2,66); sin embargo, en lo que respecta específicamente a “Competencia de servicios logísticos” el *performance* es menor a la región, tendencia que se viene presentando desde 2016, lo que evidencia la necesidad de acometer mejoras estructurales en este campo.
- 1.2 Además de acuerdo con el Anuario Estadístico de Transporte de Carga y Logística del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), RD es el cuarto país con el precio tonelada/km, más alto por carga con US\$0,14/t-km, solo superado por Perú (US\$0,47/t-km), Haití (US\$0,21/t-km) y Brasil (US\$0,19/t-km), mientras que la tarifa promedio de América Latina y el Caribe es de US\$0,12/t-km. Esta situación se ha mantenido inamovible en el tiempo, de tal manera que el costo medio del flete (tarifa media) de carga para un contenedor de aproximadamente 40 pulgadas en la RD, (4,75 US\$/km), es tres veces mayor que el costo promedio del flete en Mesoamérica (1,21 – 1,85 US\$/km)³⁴.
- 1.3 Lo anterior se fundamenta en primera medida, en la necesidad de fortalecer los servicios de transporte de carga terrestres pues estos presentan unos bajos estándares de calidad, constituyen la principal modalidad de transporte de carga a nivel doméstico³⁵, y por ende juegan un rol crucial en la competitividad y crecimiento económico del país.
- 1.4 Actualmente, la arquitectura organizacional soportada en gremios sindicales ha determinado mayoritariamente el actuar oligopólico de las empresas de transporte, limitando la competencia y la operatividad eficiente de los servicios Transporte Automotor de Carga (TAC) en RD, generando efectos

³² Mide la eficiencia de las cadenas de suministro de cada país y como esta se desenvuelve en el comercio con otros países. IDL 2018, Banco Mundial.

³³ En el año 2016, ocupó la posición 91.

³⁴ Informe Transporte Automotor de Carga en Centroamérica y República Dominicana: Análisis de desempeño y recomendaciones de política. Banco Interamericano de Desarrollo (2013).

³⁵ Únicamente el transporte férreo de caña representa una competencia directa a esta modalidad de servicio.

desfavorables como la atomización empresarial³⁶, la sobreoferta vehicular³⁷, la obsolescencia de la flota³⁸ transportadora³⁹ y la baja eficiencia operativa⁴⁰.

- 1.5 En el período 2013-2014, el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD) de RD, con apoyo del BID⁴¹ concluyó la estructuración del Plan Nacional de Logística (PNLog). En la actualidad este plan ha sido desarrollado⁴² con un nuevo enfoque metodológico participativo, generando como insumo principal una serie de acciones prioritarias focalizadas en optimizar el Sistema Logístico Nacional dominicano en materia de infraestructura, servicios de transporte, procesos para la facilitación del comercio exterior y servicios complementarios, entre otros aspectos⁴³, priorizando un plan de inversiones de medio y largo plazo.
- 1.6 Las acciones priorizadas, de carácter normativo, institucionales y operativas resultan claves para mejorar la competitividad nacional y el crecimiento económico de RD. En materia de innovación tecnológica, actualmente RD se encuentra trabajando en el desarrollo de un “*Port Community System (PCS)*” el cual opera bajo un esquema APP entre operadores privados de los puertos de Caucedo y Haina, y Dubai Trade a través de la empresa DR-Trade. Se proyecta el inicio de la operación de este PCS para inicios de 2020.
- 1.7 En materia regulatoria, se requiere revisar: (i) el esquema tarifario pues no se enmarca en la libre competencia y por ende las tarifas por viaje se encuentran por encima de las de la región; y (ii) la regulación de pesos y dimensiones de los vehículos de carga y una actualización de la normatividad que establezca los máximos pesos permitidos en función de la longitud de los vehículos.
- 1.8 Respecto a la facilitación del comercio exterior, el PNLog identifica la necesidad de generar acciones de coordinación bajo una perspectiva de controles binacionales integrados⁴⁴, así como también fortalecer los sistemas de apoyo a procesos de comercio exterior⁴⁵.
- 1.9 Respecto al fortalecimiento del comercio exterior, el PNLog identifica la necesidad de identificar y caracterizar cadenas productivas estratégicas en la RD para que, de esta forma el Sistema Nacional Logístico pueda apoyar su desarrollo y consolidación.

³⁶ Los pequeños empresarios no pueden poseer más de cinco vehículos de carga. FENATRADO manifiesta contar con cerca de 35.000 asociados, entre propietarios y conductores, que operan 26.000 unidades de carga.

³⁷ RD cuenta con un promedio de vehículos de carga del 35% respecto al parque automotor total, relación muy superior a la del resto de los países de la región. La flota ha venido aumentando sostenidamente en la última década, con una tasa de crecimiento anual compuesto superior al 4,6%.

³⁸ En promedio, la edad del parque automotor estimada es de 20,6 años y los altos costos de operación y mantenimiento limitan la rentabilidad de este negocio para los pequeños empresarios, por lo cual su capacidad para renovar los vehículos es limitada.

³⁹ RD cuenta con los precios de venta más altos de la región, lo cual desfavorece la renovación vehicular. Sus características geográficas obligan a que las importaciones se realicen exclusivamente por vía marítima.

⁴⁰ Los sindicatos controlan la operación de cerca del 80% de las cargas aptas para el TAC en el país a través de un esquema de turnos rotativos que genera ineficiencias operativas⁴⁰ pues los afiliados recorren anualmente entre 5.000 y 35.000 km por unidad, cifras por debajo de las operatividades regionales, y de transportadores de empresas privadas no afiliados a sindicatos.

⁴¹ ATN/OC-14002-RG.

⁴² ATN/OC-16133-RG y ATN/OC-16134-RG.

⁴³ También incluye aspectos referentes a identificación de subsistemas logísticos relevantes e intervenciones en infraestructura de transporte prioritarias para potenciar el SNL.

⁴⁴ Las acciones de coordinación aplican tanto a nivel de las diversas instituciones de gobierno que operan en las diversas fronteras (incluyendo marítimas y aéreas), como a nivel de homologar los horarios con Haití.

⁴⁵ Esquema de gobernanza de la VUCE que sea satisfactorio para los usuarios.

- 1.10 En materia de innovación tecnológica, se requiere de la implementación de sistemas informáticos que promuevan la coordinación entre las principales comunidades logísticas portuarias y aeroportuarias, así como del establecimiento de sistemas de inspección no intrusiva, sistemas para trazabilidad y seguridad de la carga y mejoras al sistema de gestión de riesgo aduanero⁴⁶, generando una mayor difusión en el país, así como incentivar el desarrollo de sistemas informáticos que promuevan la coordinación entre centros de producción y operadores logísticos, y a su vez de estos con las principales comunidades logísticas portuarias y aeroportuarias, con el fin de generar eficiencias y mayor desarrollo del comercio exterior.
- 1.11 En materia institucional, el Decreto 431 de 2017 le dio competencias al Consejo Nacional de Competitividad (CNC) en materia logística, lo que lo posiciona como un actor relevante para la consecución de los objetivos del PNLog. Se requiere pues, del apoyo al fortalecimiento institucional del CNC y al esquema colaborativo que se ha establecido con el Banco, que permita la instrumentalización del PNLog en el corto, mediano y largo plazo.
- 1.12 En este contexto, el Gobierno de la República Dominicana (GdRD), en cabeza del CNC⁴⁷, ha priorizado la adopción del PNLog como su hoja de ruta sectorial, a través de definición de una estrategia acorde con los desafíos en materia de facilitación comercial y logística con el objetivo de contribuir a la mejora de los indicadores de competitividad del país. Para ello el país requiere de un fortalecimiento normativo, institucional y operativo que permita un liderazgo en la toma de decisiones de política pública en materia de logística y facilitación comercial, operación logística e intermodalidad con la incorporación de herramientas tecnológicas que faciliten la gestión, reduzcan los costos de transacción y generen eficiencia de las cadenas productivas.

II. Objetivo

- 2.1 El objetivo de la consultoría consiste en apoyar todas las actividades relacionadas con la oportuna implementación del Plan de Acciones Estratégicas del PNLog en el marco de la agenda logística de RD. En particular, el contractual deberá promover, coordinar y facilitar la participación de los actores públicos y privados, así como promover el diálogo y la coordinación para la planificación, ejecución y seguimiento de acciones, programas y proyectos que se llevan a cabo.

III. Actividades Principales

- 3.1 El contractual desarrollará las siguientes actividades:
- 3.2 Seguimiento a la promoción del PNLOG y de la hoja de ruta prioritaria para el sector logístico.
 - (i) El contractual deberá darle seguimiento a la promoción e implementación del PNLog, apoyándose en las acciones que se definan en el marco del PAI. Además, debe asegurarse del cumplimiento de las actividades y velar por el éxito de los resultados de los proyectos relevantes dentro de la agenda logística.
- 3.3 Coordinación y gestión de reuniones de diálogo público/privado:

⁴⁶ La Dirección General de Aduanas se encuentra desarrollando el sistema de gestión de riesgo aduanero y se espera que las demás entidades involucradas desarrollen sistemas similares, en lo que respecta a sus competencias específicas, pero que observen la compatibilidad e integración de los mismos para facilitar las operaciones y servicios.

⁴⁷ El Decreto 431 de 2017 le dio competencias al CNC en materia logística.

- (i) **Preparación de reuniones.** El contractual apoyará en la preparación de reuniones nacionales para discutir aspectos diversos requeridos durante el proceso de ejecución del PNLog y del PAI, en particular para la validación de los programas anuales y plurianuales, los proyectos a incluir, la definición de alcances y el seguimiento de proyectos en ejecución. Para ello, el contractual apoyará al CNC en la coordinación con las instituciones nacionales del sector público y privado, con el BID, los contractuales que contrate el Banco, así como cualquier otra fuente de financiamiento del PNLog.
 - (ii) Igualmente, el contractual apoyará en la logística requerida para la realización de los eventos, seminarios, *focus groups* y otro tipo de eventos de promoción que se decidan realizar en el marco de la ejecución de la agenda logística en RD.
 - (a) El contractual apoyará en la preparación de la agenda de las reuniones y coordinará la participación de los actores públicos y privados a fin de asegurar el logro de los objetivos esperados.
 - (b) **Participación en las reuniones.** El contractual participará en las reuniones nacionales de las mesas, con las instancias decisorias, y con el equipo del BID y contractuales internacionales y llevará registro de los aspectos discutidos y los acuerdos alcanzados, así como liderará el mecanismo de seguimiento al cumplimiento de los compromisos en cada reunión por parte de los asistentes.
- 3.4 Recolección de información requerida para futuras actualizaciones del PNLog y la preparación de los programas de financiamiento externo.
 - (i) El contractual deberá apoyar al CNC, a los participantes de las Mesas de trabajo públicos y privados y al BID en la identificación y el análisis de la información clave requerida para adelantar acciones previstas en el PNLOG como parte de la ejecución del mismo y de la eventual preparación de proyectos de financiamiento externo.
 - (ii) En tal sentido, el contractual deberá identificar estudios, proyectos, instrumentos legales, etc. que permitan concretar el avance relativo de un proyecto que incide en el desempeño logístico del sector y avanzar en la definición de alcances específicos no cubiertos y que deben formar parte de las acciones de mediano y largo plazo previstas. Los requerimientos serán definidos progresivamente en las reuniones.
- 3.5 Apoyo a la realización de actividades de apropiación y preparación para la implementación de la Agenda Logística de RD.
 - (i) El contractual debe apoyar tanto al CNC, como a los actores privados y públicos para que lleven a cabo todas las actividades requeridas para la apropiación y preparación para la implementación de la agenda logística. El apoyo debe ser técnico y estratégico, de forma que se logre una buena interacción entre las partes y se adquiera compromiso.
- 3.6 Apoyo a la realización de actividades de apropiación y preparación para la implementación del PAI.
 - (i) El contractual debe apoyar tanto a CNC, como a los actores privados y públicos para que lleven a cabo todas las actividades requeridas para la apropiación y ejecución de las actividades del programa para la generación del funcionamiento integrado de las instituciones públicas y

logísticas en sus procesos, normativas, gestión de cambio organizacional y tecnología que apunten hacia el cumplimiento de los objetivos enunciados en el PNLog. El apoyo debe ser técnico y estratégico, de forma que se logre una buena interacción entre las partes y se adquiriera compromiso.

3.7 Coordinación de contractuales técnicos locales.

- (i) El contractual será responsable de coordinar los contractuales técnicos locales que apoyan en aspectos netamente técnicos relacionados con la operación de las mesas de trabajo y el BID.

3.8 Apoyo a la Representación del BID y a la Unidad de Coordinación del Gabinete Logístico.

- (i) El contractual deberá apoyar a la Representación del BID y a la Unidad de Coordinación del Gabinete Logístico en la participación de eventos, reuniones y conferencias (tanto nacionales como internacionales) que sean relevantes a los temas orientados a la logística, la facilitación de comercio y el transporte dentro de los sectores públicos y privados.

3.9 **Elaboración de Resumen Mensual**

- (i) El contractual deberá elaborar un informe mensual que contenga aspectos relevantes (sobre el desarrollo de la agenda logística), tanto desde la perspectiva del sector público como privado, y el avance de los proyectos prioritarios identificados dentro del PNLog y de la hoja de ruta validada por el CNC.

IV. Entregables

4.1 El contractual deberá presentar a satisfacción del Ejecutor y del Banco los siguientes informes:

- (i) **Entregable N.º 1.** El contractual debe entregar un informe de avance del trabajo que debe realizar en su consultoría a más tardar dos meses después de firmado el contrato.
- (ii) **Entregable N.º 2.** El contractual debe entregar un informe de avance del trabajo que debe realizar en su consultoría a más tardar cuatro meses después de firmado el contrato.
- (iii) **Informe final.** Este informe debe detallar todo el trabajo realizado para dar el seguimiento a la promoción del PNLOG y los resultados de las reuniones con entidades público/privadas en las mesas de trabajo. Además, debe resumir todo el trabajo realizado para llevar a cabo la consultoría. Se debe entregar a más tardar 15 días antes de finalizada la consultoría.

V. Cronograma De Pago

- Pago N.º 1. Equivalente al 25% del monto del contrato, contra la firma del mismo.
- Pago N.º 2. Equivalente al 25% del monto del contrato, a la entrega y aprobación del Entregable N.º1.
- Pago N.º 3. Equivalente al 25% del monto del contrato, a la entrega y aprobación del Entregable N.º2.

- Pago N.º 4: Equivalente al 25% del monto del contrato, a la entrega y aprobación del informe final.

VI. Calificaciones

- **Título/Nivel Académico y Años de Experiencia Profesional:** El contractual deberá contar con un grado académico en Ingeniería Industrial, mercadeo, planificación, Economía, comunicación social, administración de empresas o afines, con al menos 15 años de experiencia.
- **Idiomas:** español e inglés
- **Áreas de Especialización:** Debe contar con experiencia en actividades de diálogo público/privado, preparación de programas de financiamiento externo y realización de actividades de apropiación y preparación para la implementación de la agenda logística.
- **Habilidades:** Coordinación con el sector público y privado de alto nivel en temas de logística, facilitación de comercio y transporte.

VII. Características del Contractual

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: Consultoría de Productos y Servicios Externos, Suma Alzada Duración del Contrato: 12 meses a partir de la firma del contrato.
- Lugar(es) de trabajo: Consultoría Externa. País de residencia del contractual República Dominicana (RD).
- Líder de División o Coordinador: Manuel Rodríguez Porcel, Transporte (INE/TSP) Especialista de la División de Transporte.

Pago y Condiciones: La compensación será determinada de acuerdo con las políticas y procedimientos del banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

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 Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

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, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes, y a personas de origen indígena.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

DESARROLLO Y ANÁLISIS DEL ESQUEMA DE COSTOS Y TIEMPOS Y CONCEPTUALIZACIÓN DE LA PLATAFORMA TECNOLÓGICA PARA LA TOMA DE LA INFORMACIÓN Y GESTIÓN DE RESULTADOS EN TRES CADENAS Y CORREDORES LOGÍSTICOS PILOTO EN LA REPÚBLICA DOMINICANA

(DR-T1188)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 La República Dominicana (RD) tiene una economía en crecimiento y con índices positivos de producción, consumo y exportaciones; lo que necesariamente obliga a que el país cuente con un servicio eficiente de transporte terrestre de mercancías y un alto nivel de prestaciones en sus servicios logísticos.
- 1.2 La red vial de RD conecta los principales núcleos de consumo y producción, así como sus polos turísticos, aunque aún se requiere mejorar la infraestructura de conexión entre las regiones más pobladas del Norte y el Sur. En general, el país cuenta con una red de vías troncales en buen estado, pero las redes viales secundarias y de acceso a las zonas productivas agrícolas requieren rehabilitación.
- 1.3 Las tarifas de transporte terrestre son las más elevadas de toda la región, y los retornos en vacío alcanzan el 100% en el caso de la RD; siendo los más elevados en relación con el resto de los países mesoamericanos.
- 1.4 La oferta de servicios de transporte terrestre de carga se concentra en propietarios individuales de vehículos, afiliados a sindicatos regionales. Estos sindicatos, a su vez, se aglutinan en una federación sindical nacional, denominada Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO). Las asociaciones de transporte sindicalizadas son, en muchos casos, los únicos ofertantes del servicio y mantienen el control total de las rutas.
- 1.5 FENATRADO ejerce un papel preponderante en la oferta de servicios de transporte terrestre de cargas, mediante prácticas tales como la repartición de mercados, la asignación de cupos, el control de acceso de vehículos de carga a nodos de origen y destino de carga (como los puertos de Haina y de Caucedo), así como, la fijación unilateral del precio del servicio.
- 1.6 Dicha estructura de defensa gremial, implica restricciones de libre competencia, la cual, sumada a la obsolescencia de la flota, deriva en problemas de seguridad vial, y afecta severamente la rentabilidad de la operación de transporte.
- 1.7 Una proporción relativamente menor de los servicios de transporte terrestre de carga es proporcionada por empresas de transporte de carga, así como por agentes aduanales y agentes de carga, y por empresas industriales y comerciales que cuentan con flota propia de transporte para transportar sus propias cargas (transporte privado). Sin embargo, la influencia de los sindicatos es tan relevante que, en la práctica, no existe libertad de transportar los productos propios, y las empresas con flota propia también se ven

obligadas a contratar una parte o cuota del transporte con propietarios de vehículos afiliados al sindicato.

- 1.8 Estas prácticas de mercado han sido consideradas por la jurisprudencia constitucional de RD como conductas monopólicas, contrarias a la libre competencia. El Tribunal Constitucional, en sentencia TC/0380/18 ordenó a varias autoridades del gobierno expedir las regulaciones necesarias para que en el servicio de transporte de cargas no se presenten monopolios y prácticas anticompetitivas, mediante normas que garanticen las libertades de contratación y de empresa.
- 1.9 La elevada informalidad en el servicio de transporte terrestre de cargas no solo restringe la libertad de contratación, sino que tiene efectos sobre la competitividad nacional y el desarrollo productivo, debido a sus elevados costos de operación y a los ineficientes tiempos de despacho. En este contexto, la identificación y comprensión de los costos y tiempos de las cadenas logísticas en el país constituye un elemento clave para mejorar la eficiencia operativa, avanzar en la formalización, e identificar sus causas y consecuencias.
- 1.10 El objetivo anterior ha sido recogido en diferentes estudios y en el Plan Nacional de Logística (PNLog) de RD, en el que se han identificado las principales cadenas de producción-consumo y exportación del país, y las estrategias e inversiones necesarias para su mejora y optimización.
- 1.11 Complementariamente, en el estudio del Plan Piloto de Corredores Logísticos Eficientes y de Formalización Empresarial en Transporte Terrestre de Carga (Esguerra y Asociados, febrero 2019) se propuso desarrollar un sistema de información de costos, destinado a facilitar valores de referencia para las negociaciones económicas entre cargadores y prestatarios de servicios de transporte; a la vez que podría servir para la toma de decisiones por parte del regulador en el momento en que se identifiquen prácticas contra la libre competencia en una ruta concreta.
- 1.12 La metodología propuesta en el proyecto de Plan Piloto de Formalización del Transporte Terrestre de Carga, consiste en reunir un grupo representativo de actores de la cadena del transporte en un corredor logístico determinado, con el objetivo de hacer un ejercicio de documentación del transporte, seguimiento de tiempos, identificación de roles y responsabilidades y validación de la matriz de costos del servicio que se propone como elemento central del Sistema de Costos Eficientes del Transporte Terrestre de Carga.
- 1.13 El resultado de plan piloto debería conducir, finalmente, a la construcción de una matriz de costos para crear la herramienta denominada Sistema de Costos Eficientes del Transporte Terrestre de Carga, cuyo contenido debe ser objeto de validación con los actores del servicio y teniendo en cuenta las realidades del mercado en la RD.
- 1.14 En el contexto anterior, la presente consultoría se concibe como un primer avance para validar la idoneidad de avanzar hacia una matriz de referencia de costos del servicio de transporte, a la vez que como un punto de partida para la definición de un instrumento de recogida estructurada de datos, que asegure la transparencia y evite la contaminación de la información entre los agentes participantes.
- 1.15 El enfoque adoptado consiste en realizar una primera aproximación para la toma de información a través de entrevistas segmentadas en tres cadenas priorizadas, y representativas de los principales corredores logísticos del país. La toma de información se realizará a través de entrevistas individualizadas, a

partir de las cuales se determinará si resulta procedente trabajar con la metodología de grupos de agentes por corredor, o si es preferible mantener la información segmentada por tipo de agentes, aunque transparente a todos los participantes.

- 1.16 Para el desarrollo de esta consultoría se han identificado y priorizado tres (3) cadenas representativas de un conjunto de criterios de selección, entre los que se incluyen su relevancia en términos de peso y volumen, su condición de cadenas de exportación, su representatividad en la utilización de los modos aéreos, terrestres y marítimo, su complejidad en número de agentes intervinientes y eslabones, su necesaria dispersión territorial – para asegurar la maximización de su impacto en los productores y consumidores – y la disponibilidad de información existente.
- 1.17 Como resultado de la priorización se han seleccionado las cadenas de exportación a mercados de Europa y Estados Unidos de Cacao y Textiles, y de productos avícolas a Haití. En el caso de la cadena del Cacao se espera cubrir el conjunto de los corredores de transporte de las regiones norte y este del país; mientras que el análisis de los productos de exportación textil se concentrará en las zonas francas orientadas a la exportación, y la cadena avícola permitirá conocer la operativa del corredor occidental hasta los pasos fronterizos de Jimaní y Dajabón.

II. Objetivos

- 2.1 El objetivo principal de la consultoría es caracterizar, al máximo nivel de detalle, la estructura de costos y tiempos de tres (3) cadenas logísticas estratégicas, que permitan identificar las fallas de mercado existentes y la utilización de elementos fundamentales de la operación eficiente del transporte de cargas. En paralelo, la información obtenida servirá para consolidar una metodología y una herramienta confiable para el levantamiento y procesamiento de información relacionada con el costo de movilización de mercancías por carretera en los principales corredores logísticos de RD.
- 2.2 En términos específicos, los objetivos de la consultoría buscan:
 - Comprender adecuadamente las necesidades de transporte y logística de los productos priorizados como cadenas piloto.
 - Desglosar en detalle la operativa y los eslabones funcionales de las cadenas, y determinar las condiciones de infraestructura, equipamiento y servicios disponibles actualmente.
 - Entender el mapa de agentes intervinientes por cadena y sus interrelaciones a nivel formal-informal, económico, contractual y operacional.
 - Definir las necesidades y restricciones que condicionan la operativa en cada cadena en lo referido a infraestructura, servicios y procesos.
 - Cuantificar la secuencia y magnitud de los eslabones de costo y tiempo por cadena. Determinar las disfuncionalidades existentes y sus impactos en la productividad y competitividad de cada producto.
 - Realizar propuestas específicas para la solución o mejora de los condicionantes de operación actuales.

- Conceptualizar una metodología de toma de información y gestión de resultados que sirva como punto de partida para el desarrollo de una plataforma de seguimiento de los costos y tiempos de transporte para el conjunto de las cadenas logísticas de exportación nacionales.

III. Actividades Principales

3.1 Las fases y actividades que componen el alcance de la consultoría son las siguientes:

3.2 Actividades preliminares

3.3 Plan de Trabajo. Validar las cadenas logísticas escogidas (Cacao, Textil, productos avícolas de exportación a Haití), y determinar su expresión territorial, identificando preliminarmente los puntos de origen de la producción, destinos, zonas de rotura de carga, centros de almacenamiento, infraestructura portuaria y aeroportuaria utilizada.

3.5 Fase 1. Diagnóstico de la situación de partida. La logística de las exportaciones se ve condicionada por un número relevante de factores, tanto en el caso de los productos de base agrícola, como en las cadenas industriales. Entre las más relevantes, resulta posible mencionar las siguientes:

- Calidad de la infraestructura vial y de transporte
- Disponibilidad y calidad de la flota de camiones (cabezas tractoras y remolques);
- Disponibilidad y restricciones al uso de contenedores;
- Costos de operación (combustible, mantenimiento, personal, etc.);
- Operativa y capacidad de los terminales portuarios, y costos de los servicios (THC, etc.)
- Eficiencia de los procesos de inspección de la carga y liberación de la mercancía en puertos, aeropuertos y pasos de frontera; incluyendo regulaciones y operativa de las plataformas tecnológicas de apoyo a la operación (VUCEs, PCS, SAIs, Sistemas de Citas portuarios, etc.)

3.6 Teniendo en cuenta los condicionantes anteriores, la empresa consultora deberá acometer las siguientes actividades en la primera fase:

- (i) Identificar y caracterizar los actores de cada cadena logística y precisar su grado y tipo de participación.
- (ii) Describir la estructura de operaciones presente en cada cadena logística priorizada:
 - (a) Productos
 1. Conglomeración logística de origen y destino
 2. Tipo de carga y grado de unitarización
 3. Peso, volumen y su relación proporcional
 4. Desempeño de la cadena de frío

- (b) Operativa
 - 1. Tiempos de carga/descarga
 - 2. Infraestructura de apoyo disponible
 - 3. Caracterización de los servicios de transporte y logística
- (c) Flota
 - 1. Aproximación a las tipologías de flota comúnmente utilizadas por secuencia operativa
- (d) Caracterización de la ruta
 - 1. Origen/destino del viaje tipo
 - 2. Estado de la vía
 - 3. Longitud
 - 4. Tiempo de viaje
 - 5. Velocidades
 - 6. Accidentabilidad
- (e) Económica
 - 1. % retornos en vacío
 - 2. Tarifa del viaje
 - 3. Estructura de costos fijos y variables

3.7 Fase 2. Detalle de la estructura de eslabones de costo y tiempo por cadena piloto

- (i) A partir de la información recopilada en el diagnóstico, el equipo consultor deberá poder diagramar las estructuras de costo y tiempo por cadena y corredor de transporte.

3.8 Fase 3. Propuestas de mejoras operacionales y de procesos

- (i) Analizar y proponer posibles mejoras operacionales, considerando aspectos como: la implementación de peajes electrónicos y corredores inteligentes, pesaje de las unidades de carga y determinación de sus dimensiones, implantación de carreteras seguras, puertos accesibles y eficientes, plataformas logísticas e infraestructuras de apoyo a la operación, entre otras.
- (ii) Propuesta de actuaciones para la formalización del sector transportista, incluyendo un listado de problemas identificados en las cadenas piloto y potenciales soluciones a corto plazo.

3.9 Fase 4. Conceptualización de la plataforma de seguimiento de costos y tiempos del servicio

- (i) Validación de la estructura de costos fijos y variables definida en el estudio del Plan Piloto de Corredores Logísticos Eficientes y de Formalización Empresarial en Transporte Terrestre de Carga.
- (ii) Propuesta de metodología para la formalización de una plataforma informatizada de toma de información y seguimiento de datos por cadena de exportación y corredor de transporte.
- (iii) Definición de inputs y outputs de la plataforma, indicadores de seguimiento y método de toma de datos recomendado.

IV. Metodología de Trabajo

- 4.1 La empresa consultora deberá levantar la información requerida para dar cumplimiento a los objetivos del proyecto y a la lista de actividades del apartado previo a través de entrevistas directas a productores, exportadores, y agentes del negocio del transporte de carga y logística (transitarios, consignatarios, agentes de aduana, transportistas, almacenistas, operadores portuarios y aeroportuarios, etc.), así como a las agencias públicas relevantes. El INTRANT apoyará a la empresa consultora en la definición y suministro de contactos para la elaboración de la agenda de entrevistas, y le aportará toda la información secundaria disponible. Se espera que la empresa consultora presente una propuesta de entrevistas diferenciada para cada una de las tres (3) cadenas priorizadas en el informe correspondiente al Plan de Trabajo.
- 4.2 El equipo de proyecto deberá realizar tres (3) visitas individuales al país, con el objetivo de presentar su Plan de Trabajo, realizar las entrevistas propuestas y presentar sus recomendaciones. La empresa consultora podrá proponer en su oferta el mecanismo de toma de información que considere más apropiado, siempre que el número de entrevistas por cadena sea equivalente y relevante.
- 4.3 El resultado general de cada visita del equipo técnico del proyecto será el siguiente:
- (i) **Visita 1.** En esta visita el equipo de proyecto deberá poder validar las cadenas seleccionadas e iniciar las visitas de reconocimiento a las zonas productivas de las tres cadenas piloto. Se utilizará, igualmente, esta visita para presentar y discutir el Plan de Trabajo.
 - (ii) **Visita 2.** El resultado debe permitir completar la información primaria y secundaria relevante para la caracterización integral de las cadenas priorizadas. En esta segunda visita el consultor debe poder finalizar todos los recorridos a nivel local, y concentrarse en la comprensión de la información de costos y tiempos operacionales.
 - (iii) **Visita 3.** Se contempla como una visita de presentación de resultados, sin excluir que pueda ser necesario realizar entrevistas adicionales para el contraste o profundización de la información recopilada. En esta visita los consultores deberán presentar gráficamente sus resultados y principales conclusiones, y su propuesta conceptual para el desarrollo de una plataforma de información asociada a la operativa del transporte y la logística.

V. Entregables

- 5.1 Durante el desarrollo de la consultoría la empresa encargada del desarrollo de los trabajos presentará a la Supervisión del Proyecto los informes y productos contenidos en el siguiente cuadro:

Entregable	Contenido	Plazo de entrega
Informe 1. Plan de Trabajo	Plan de Trabajo del proyecto y resultado de las actividades preliminares.	30 días
Informe 2. Diagnóstico	Productos de las actividades de Fase 1 y Fase 2, incluyendo el diagnóstico de la situación actual en las cadenas y la diagramación de costos y tiempos.	180 días
Informe 3. Propuesta y recomendaciones finales	Productos de las actividades de las fases 3 y 4, incluyendo las recomendaciones finales y la conceptualización de la plataforma de seguimiento de costos y tiempos.	240 días

- 5.2 Todos los informes serán presentados en medio digital, en formato PDF, incluyendo la portada, el documento principal y los anexos. 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, editados en formato 8.5" x 11" o 11" x 17", compatible con Microsoft Office.

VI. Plazo y Cronograma de Pagos

- 6.1 La consultoría tendrá un plazo de ocho (8) meses:
- Primer Pago: 20% a la entrega y aceptación del Banco del Informe 1
 - Segundo Pago: 50% a la entrega y aceptación del Banco del Informe 2
 - Tercer Pago: 30% a la entrega y aceptación del Banco del Informe 3
- 6.2 Cada pago se efectuará contra entrega y aprobación del informe respectivo, aprobado por el supervisor del contrato en RD. El monto del contrato incluye honorarios, viáticos y tres (3) boletos de viaje, en fechas previamente acordadas con el supervisor, conforme el avance de la consultoría.

VII. Presupuesto

- 7.1 El presupuesto disponible para el desarrollo de la consultoría es de cuarenta y cinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$45,000.00). Esta cantidad incluye los honorarios del equipo consultor y todos los gastos de viaje y estancias necesarios para cumplir con los alcances establecidos en estos Términos de Referencia.
- 7.2 La empresa consultora asumirá todo impuesto o gravamen al que estuviera sometida por razón de la prestación de los servicios dentro del monto contratado.

VIII. Calificaciones de los Proponentes

- 8.1 Se requiere una firma consultora con experiencia en la realización de estudios de transporte y/o logística, y personal altamente capacitado para el desarrollo de los alcances establecidos en los presentes Términos de Referencia.
- 8.2 Criterios de experiencia de la firma consultora. Las empresas proponentes deberán presentar al menos dos referencias recientes en el desarrollo de estudios vinculados al transporte de carga, logística de mercancías o estudios económicos y de financiación de infraestructuras de transporte por carretera.
- 8.4 Calificaciones del equipo de trabajo. El equipo de consultoría deberá estar conformado por dos especialistas con experiencia probada en estudios de transportes y/o logística, y análisis económicos de costos de transporte. Se valorará la experiencia previa en RD.
- **Coordinador de proyecto.** Experiencia de más de 15 años en la realización de estudios de transporte y logística, y en la coordinación de proyectos. Deberá contar con experiencia específica en la realización de estudios económico-financieros en proyectos de transporte.
 - **Especialista en transporte.** Experiencia mínima de 10 años en la realización de estudios de transporte y/o logística, tanto de carga como de pasajeros. Conocimiento de las plataformas tecnológicas para la facilitación del comercio de mercancías y la operativa de puertos y aeropuertos. Es deseable que cuente con experiencia previa en RD.

IX. Características de la Consultoría

- Categoría y modalidad de la consultoría: Empresa, internacional, Contractual de Productos Externos (PEG), a suma alzada.
- Duración del contrato: Mayo 2019 a febrero 2020.
- Lugar(es) de trabajo: República Dominicana

**APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN E INNOVACIÓN DEL PLAN NACIONAL DE
LOGÍSTICA DE REPÚBLICA DOMINICANA**

DR-T1188

CERTIFICACIÓN

Por la presente certifico que esta operación fue aprobada para financiamiento por el **Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura Financiado con Capital Ordinario (INF)**, de conformidad con la comunicación de fecha 26 de marzo de 2019 suscrita por Jane Silva (ORP/GCM). Igualmente, certifico que existen recursos en el mencionado fondo, hasta la suma de **US\$250.000** para financiar las actividades descritas y presupuestadas en este documento. La reserva de recursos representada por esta certificación es válida por un periodo de cuatro (4) meses calendario contados a partir de la fecha de elegibilidad del proyecto para financiamiento. Si el proyecto no fuese aprobado por el BID dentro de ese plazo, los fondos reservados se considerarán liberados de compromiso, requiriéndose la firma de una nueva certificación para que se renueve la reserva anterior. El compromiso y desembolso de los recursos correspondientes a esta certificación sólo debe ser efectuado por el Banco en dólares estadounidenses. Esta misma moneda será utilizada para estipular la remuneración y pagos a consultores, a excepción de los pagos a consultores locales que trabajen en su propio país, quienes recibirán su remuneración y pagos contratados en la moneda de ese país. No se podrá destinar ningún recurso del Fondo para cubrir sumas superiores al monto certificado para la implementación de esta operación. Montos superiores al certificado pueden originarse de compromisos estipulados en contratos que sean denominados en una moneda diferente a la moneda del Fondo, lo cual puede resultar en diferencias cambiarias de conversión de monedas sobre las cuales el Fondo no asume riesgo alguno.

Certificado por:	Original firmado	29/05/2019
	Sonia M. Rivera	Fecha
	Jefe	
	Unidad de Gestión de Donaciones y Cofinanciamiento	
	ORP/GCM	

Aprobado por:	Original firmado	29/05/2019
	Nestor H. Roa	Fecha
	Jefe de División	
	División de Transporte	
	INE/TSP	