

PUBLIC

INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK DOCUMENT

DOMINICAN REPUBLIC

**TECHNICAL-ECON. STUDY OF TRANSPORTATION
(TC7506051)**

PLAN OF OPERATIONS

**TECHNICAL COOPERATION FOR THE PREPARATION OF A TECHNICAL AND ECONOMIC
STUDY OF THE TRANSPORT SECTOR**

MAY 1975

TECHNICAL ASSISTANCE DIVISION

DOMINICAN REPUBLIC

Plan of Operations for Technical Cooperation for the Preparation of a Technical and Economic Study of the Transport Sector

I. REQUEST

- 1.01 On June 25, 1974, the Secretary of the Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones submitted to the Bank a technical cooperation request to prepare a Master Plan in the Transport Sector. Subsequently, in February 1975, the request was reformulated, emphasizing the preparation of a study on the transport sector. 1/
- 1.02 The total cost of the technical cooperation is estimated to be in the equivalent of CAN\$542,500, of which the Bank would contribute up to CAN\$477,500 in non-reimbursable funds from the Canadian Fund.
- 1.03 The Beneficiary would be the Government of the Dominican Republic and the executing agency for the project would be the Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones (SEOPC).
- 1.04 This project is included in the Technical Cooperation Program for 1975.

II. BACKGROUND

- 2.01 During the Bank's programming mission to the Dominican Republic in the latter part of June 1974, the Dominican authorities expressed their preoccupation of the manner in which the transport sector in that country was developing; and subsequently in July 1974, the Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones (SEOPC) requested financial assistance from the Bank to prepare a Master Plan for the Transport Sector.

1/ This study would be completed, prior to the preparation of the Master Plan, geared to the organization, administration, investment and financial policies in the sector.

The Bank analyzed the request, maintaining communications regarding it with the World Bank, which was considering a loan for the rehabilitation and maintenance of highways in the Dominican Republic. Based on these discussions, the Bank came to the conclusion that prior to the preparation of the Master Plan, a technical-economic study of the Transport Sector should be carried out.

During the World Bank's technical mission in reference to the loan request under consideration, the Dominican authorities reiterated the priority given to the study, which had been requested of the Bank. However, after analyzing additional information submitted in February 1975, and the conclusions drawn from the World Bank Mission, the Bank recommended that the Dominican authorities reformulate the project, gearing it to a study of the organization and administrative structure of the planning system and the investment and financial policies of the transport sector in the country. Simultaneously, the Bank indicated the reasons for recommending this study prior to the preparation of the Master Plan.

The proposal was accepted by the Dominican authorities, who also requested that the design of the mechanism for the subsequent preparation of the Master Plan for investment in the Transport Sector be included in the study.

In April 1975, a Bank mission cooperated with the Dominican authorities in defining the objectives and scope of the study and in preparing the terms of reference for the consultants.

- 2.02 The Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones (SEOPC) is a public institution, with legal stature, created under Organic Law No. 4378 for State Secretariats of February 10, 1956 and named SEOPC by Decree No. 5406 of December 28, 1959. The following departments are under its responsibility: 1) Post Office and Telecommunications Department; 2) Buildings Department; 3) Highways Department; 4) Surface Transportation Department; 5) Equipment and Transport Department and 6) Planning and Project Department. The main function of the Secretaria is to coordinate the technical and administrative aspects of its different departments including the construction, reconstruction and maintenance of highways, docks and ports in the country.

For the period 1969-1973, the Secretaria de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones' budget was a minimum of RD\$19,504.480 (1972) and a maximum of RD\$27,888.476 (1973). Of these amounts, a minimum

of 27.7% (1973) and a maximum of 40.4% (1972) were designated for wages and salaries. Generally, annual wages and salaries are approximately 36% of an annual budget of approximately RD\$19.8 millions.

2.03 IDB Support in the Transport Sector

To December 31, 1974, the Bank had approved technical cooperation projects in the transport sector for a total of US\$16,658,599, of which the equivalent of US\$2,330,400 was non-reimbursable, the equivalent of US\$2,624,000 contingent recovery, and the equivalent of US\$11,704.199, reimbursable.

2.04 IDB Support in the Transport Sector in the Dominican Republic

To date, in the Transport Sector in the Dominican Republic, the Bank has approved the following projects for the equivalent of US\$190,000 in contingent recovery funds:

- 1) ATC/SF/649-RD- US\$50,000 to the Secretaria de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones in 1966 for a study to choose between two alternatives for selecting a route for the Santiago/Puerto Plata Highway. The consulting firm, Phillips-Carter-Osborn, Inc. prepared the study in accordance with the objectives spelled out in the Agreement. All funds were disbursed.
- 2) ATC/SF/654-RD - US\$50,000 to the Secretaria de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones in 1966 to determine the technical and economic feasibility of rehabilitating the piers at Puerto Plata and or a study of new port facilities. The study was prepared by the consulting firm, COCIMAR, Inc. and all funds were disbursed.
- 3) ATC/SF/717-RD - US\$90,000 to the Secretaria de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones (SEOPC) in 1967 for a technical and economic feasibility study of the Santiago/Puerto Plata Highway.

Since the Dominican Government had begun the construction of the highway, whose feasibility studies would have been financed with the funds from this technical cooperation, in 1972, the Bank cancelled the Agreement without disbursing any of the funds.

III. OBJECTIVES OF THE PROJECT

- 3.01 The objectives of the project is to prepare a study of the organization and administrative structure of the planning system and of the fiscal policy of the transportation sector, and to design the mechanism for the subsequent preparation of the Master Plan for the Transport Sector.

IV. DESCRIPTION OF THE PROJECT

4.01 The objectives of the project would be carried out by a consulting firm, hired to do the following:

- 1) Evaluate the transport sector policies including the corresponding laws, and the agencies responsible for transportation.
- 2) Analyze the feasibility of centralizing functions in the transport sector to achieve better coordination and, if possible to recommend methods to do this.
- 3) Evaluate the administrative system of the transport sector, and make the pertinent recommendations.
- 4) Determine the financial requirements for investments in, and maintenance of the Transport System, review the various sources of funds to meet these demands, and recommend the manner and circumstances of participation from the users and from the national budget.
- 5) Evaluate each transport mode with recommendations and suggested methods for improving its operation and maintenance, particularly with regard to the trucking industry and passenger services.
- 6) Prepare criteria and methodology for the identification, preparation and selection of priority investment projects and improvement in the sector.
- 7) Design the mechanism which will be used to prepare the Master Plan for the Transport Sector.

4.02 The consulting firm will be selected and contracted directly by the Secretaria de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones (SEOPC) within a period of 180 days from the date of the signature of the Technical Cooperation Agreement, in accordance with the policies established in the Manual of Rules and Procedures for Technical Cooperation Operations and Document AT/80-10. The consulting firm will carry out its functions, in accordance with the Terms of Reference included in Attachment A of this Plan of Operations.

4.03 It has been estimated that the project would be completed in 12 months, using a total of 60 man/months, as indicated below:

<u>Experts</u>	<u>Man-Months</u>
Economist (specializing in Transportation)	12
Engineer (specializing in Transportation)	12
Economist in economic development	6
Expert in Transport Policy	4
Statistician	4
Experts in railways, ports and aviation	9
Highway Experts	10
Expert in Fiscal Policy	<u>3</u>
Total	60

The consulting firm must provide evidence that it has wide experience in the transport field, but nonetheless should use, where possible, the technical staff of the executing agency.

- 4.04 The Secretaria de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones (SEOPC) should assign, at its own expense, the local counterpart needed to work with the consulting firm.

Local personnel should include at least one lawyer, one expert in fiscal policy, two economists and engineers specialized in highways, railways, ports and aviation.

The local personnel should work full time as liaison, in training and in reviewing the consulting firm's conclusions and recommendations. In addition, local counterpart personnel should include 3 draftsmen, 2 statistical clerks, 2 bilingual secretaries, 3 chauffeurs and 2 typists assigned full time.

The SEOPC should assure coordination between the consulting firm and those governmental agencies directly or indirectly involved in the transport sector which should cooperate with it.

V. JUSTIFICATION

- 5.01 The Dominican Republic relies for its transportation mainly upon an extensive road network, several ports, an international airport, a public railway line and various private railway lines. Despite the need to optimize investments and to reduce the overall cost

o of transportation, the Dominican Republic does not have a formal transport sector policy.

5.02 The transport situation has been aggravated by an accelerated deterioration of the highway network due mainly to lack of, and improper maintenance; by a general decline in port-handling productivity; and by various transport investment decisions not completely justified or of doubtful value.

5.03 In terms of transport policy, general coordination and coordination between existing modes, the lack of such a coordinated approach results in the inefficient use of investment funds for transportation.

5.04 The Oficina Nacional de Planificación (ONAPLAN) under the Secretaría Técnica de la Presidencia, is responsible for reviewing sector planning and modal coordination. The Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones (SEOPC) prepares annual investment plans for review by the Secretaría Técnica de la Presidencia and final approval by the President of the Republic.

Simultaneously, SEOPC is responsible for planning, designing, building and maintenance of primary and secondary roads; regulation of highway traffic, and the operation of the Government-owned railway system.

5.04 The transport sector lacks clearly defined policies, its organization is complex and ineffective, and its planning is weak. Although many Government agencies have "transportation" as their dominant activity, there appears to be a dissipation of development efforts without an apparent coordination among these agencies and most transportation projects seem to be carried out in an ad hoc manner.

The Government urgently needs to review the organization of the transport sector to a) establish a more efficient organization for the management of the transport sector; b) improve the operation and maintenance of the various transport modes; and c) optimize transport investment. It should also strengthen transport planning and each investment must have an economic justification.

5.05 The following agencies are responsible for other modal systems:

- 1) The Dirección General de Caminos (under the administrative umbrella of SEOPC but financed directly by the President) is in charge of local roads;

- 2) The Dirección General de Aeronáutica Civil, directly responsible to the President, is responsible for issuance of licenses and air navigation control;
- 3) The Junta Administrativa Aeroportuaria, under the responsibility of the Corporación de Fomento e Industria, is responsible for the administration of commercial airports (currently Las Americas);
- 4) The Autoridad Portuaria Dominicana, which was legally created in 1970, under the responsibility of the President, is in charge of all port operations. This Agency is still in the process of being organized. Port operation is handled by the Dirección General de Aduanas y Puertos, under the responsibility of the Secretaría de Estado de Finanzas. Construction and maintenance is handled by the Docks and Ports Section of the SEOPC.
- 5) Other agencies such as the Secretaria de Estado de las Fuerzas Armadas, Secretaría de Estado de Agricultura, and the Instituto Agropecuario Dominicano (IAD) are responsible for building feeder roads within their jurisdiction and have budgets for that purpose.
- 6) For the purposes of tourism, private airports are being constructed, but these are not under the jurisdiction of any government agencies.

Many of these agencies are allocated relatively small budgets for capital investment and most investments in transportation are financed directly from the Special Fund of the Presidencia.

- 5.06 Between 1968 and 1970, public transportation investment accounted for approximately 31 per cent of fixed public investment. Between 1971-1973 this share was reduced substantially to 23 per cent. It is the hope that with the rationalization of policy, planning and coordination of transportation needs, aided by the technical cooperation request under consideration, future transport investments will be made more efficiently, thereby releasing scarce public resources for other priority uses.
- 5.07 Because the lack of coordination and overlapping of responsibilities within the sector increase the chances for overinvestment in the different modes, the country needs to define the agencies responsible for operations in the transport sector, as well as a Master Plan in this sector. In addition, the preparation of that Master Plan is very important to the Dominican Republic so that they may establish priorities in the transport sector, taking into consideration its influence in the economic and social development of that country.

5.08 The World Bank is negotiating a loan for approximately \$14.5 million with the Secretaria de Obras Públicas y Comunicaciones for the

- a) Rehabilitation of 186 kilometers of highway
- b) A highway maintenance program
- c) Consulting services for supervision, technical assistance for the maintenance program, and feasibility and engineering studies.

The analysis by the World Bank indicates that expanding the infrastructure in the transport sector does not have the highest priority within the public investment programs in the Dominican Republic. However, maintenance of the existing works and their rehabilitation must receive priority attention from the government.

5.09 Based on the review of additional documentation and the meetings with the World Bank, the Bank came to the conclusion that to optimize future investment in the transport sector, prior to preparing a Master Plan for the Transport Sector, the study described in this plan of operations on the organization, administration and investment and fiscal policies in the sector should be carried out. The Dominican authorities were informed of this conclusion through the Bank's offices in Santo Domingo.

They agreed to this procedure and requested that the terms of reference include the development of a mechanism to be used in the preparation of the Master Plan for Investment in the Sector - a request the Bank considered reasonable and justified.

5.10 The Government of the Dominican Republic has informed the Bank that this project has high priority in its plans to develop the transport sector.

5.11 In accordance with the policies established in Document AT/80-10 and the Manual of Rules and Procedures for Technical Cooperation Operations, since this project is a basic study in a relatively less developed country, it should be granted on a non-reimbursable basis

VI. TOTAL COST OF THE PROJECT

6.01 The total cost of the project is estimated to be the equivalent of CAN\$542,500, of which the Bank would contribute the equivalent of CAN\$477,500, distributed as follows:

<u>EQUIVALENT IN CAN\$</u>			
	<u>IDB</u>	<u>Local Contribution</u>	<u>Total</u>
1. Honoraria 60 expert/months at CAN\$2.500	150,000	-	150,000
2. Overhead (1.5 factor)	225,000	-	225,000
3. International Travel (14 R/T x \$450)	6,300	-	6,300
4. Per Diem (30 days x \$35/da.x60 exp/mo.	63,000	-	63,000
5. Local office, supplies, secre- tarial services, etc.	-	42,000	42,000
6. Local Transportation	-	8,000	8,000
7. Contingencies	33,200	15,000	48,200
<hr/>			
TOTAL	477,500	65,000	542,500
<hr/>			
	88%	12%	100%

6.02 The Beneficiary will provide any additional funds which might be needed to complete the project, in the event that its cost exceeds those calculated in this Plan of Operations.

VII. FUNDING

7.01 The Bank's contribution up to CAN\$477,500 on a non-reimbursable basis, would be charged to the resources of the Canadian Fund.

VIII. DISBURSEMENTS

8.01 All disbursements shall be made within a period not to exceed 24 months from the date of signature of the Technical Cooperation

Agreement, as the Secretaria de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones (SEOPC) provides appropriate documentation of the expenses charged to the Bank's contribution. The counterpart funds will be disbursed simultaneously with the Bank's contribution.

- 8.02 At the request of the Beneficiary, the Bank could establish a revolving fund of CAN\$80,000. The Bank would replenish the revolving fund, in its entirety or in part, as the resources are used, at the request of SEOPC, upon submission of appropriate documentation detailing the use of funds charged to the Bank's contribution as well as those funds to be charged in the future.
- 8.03 The Technical Cooperation Agreement signed with the Beneficiary should stipulate that the final disbursement of the Bank's contribution of not less than 10% of the fees in the contract signed with the consulting firm shall be contingent on the acceptance by the Beneficiary and the Bank of the final report referred to in paragraph IX of this Plan of Operations.
- 8.04 The Agreement signed with the Government of the Dominican Republic shall stipulate that as soon as the services defined in this Plan of Operations are completed, any remaining uncommitted funds will be automatically cancelled.

IX. REPORTS

- 9.01 The Technical Cooperation Agreement signed with the Government and the contract signed with the consulting firm shall establish the following obligations:
 - a) The consulting firm shall submit trimestrial progress reports in Spanish to SEOPC, the first of which shall be submitted three months from the date of signature of the service contract. These reports shall indicate the progress made during the corresponding period, identifying problems encountered and the solutions taken. Fourteen copies of the report will be submitted to SEOPC, which will submit 4 of those copies to the IDB.
 - b) Prior to the preparation of the second trimestrial report, SEOPC, the Bank and the consulting firm shall make a critical analysis in Santo Domingo of the studies completed by them to determine the progress of the project and the changes that might have to be made subsequently in the work program.
 - c) Within a period not to exceed 10 months, from the date of signature of the service contract, the consulting firm shall submit to SEOPC 16 copies of the draft Final Report in Spanish, with the completed studies, including the pertinent conclusions and recommendations; SEOPC shall submit 6 of those copies to the IDB.

After receiving the Bank's comments, SEOPC will submit its comments and/or observations on the draft final report to the consulting firm within a period not to exceed 60 days of the date of reception of the draft.

- d) Within a period not to exceed 60 days from the date of reception of the aforementioned comments, the consulting firm, after having incorporated the pertinent modifications, if any, shall submit 100 copies of the Final Report in Spanish and 25 copies in English to SEOPC. From these, SEOPC shall immediately send 25 Spanish copies and 15 English copies to the Bank.

9.02 The Technical Cooperation Agreement shall stipulate that, within a period not to exceed 30 days from the date of reception of the Final Report referred to in Paragraph 9.01, SEOPC shall submit a report to the Bank expressing its agreement with the final report and/or its observations and comments, if any.

9.03 Within a period not to exceed 60 days from the date of the final disbursement, SEOPC shall present to the Bank a statement of expenses charged to the Bank's contribution and of those charged to its own resources for the execution of the project, certified by auditors satisfactory to the Bank.

X. SUPERVISION

10.01 The Technical Cooperation Agreement shall stipulate that the Bank may exercise supervision of the work of the consulting firm through its office in the Dominican Republic and through the pertinent technical units in the Bank. To this end, SEOPC shall keep the Bank's Representative in the Dominican Republic informed of the activities relating to this technical cooperation operation.

XI. AGREEMENT

11.01 The Technical Cooperation Agreement with the Government of the Dominican Republic shall be signed within a period not to exceed 30 days from the date of approval of this Plan of Operations by the Bank.

XII. EVALUATION CRITERIA

12.01 Evaluation of this technical cooperation operation shall be made on the basis of a) an analysis of achievement of the objectives contained in Section III of this plan of operations; b) the description of the work in Section IV and c) the reports described in paragraph 9.01.

XIII. RESPONSIBILITY WITHIN THE BANK

13.01 The Technical Assistance Division shall have the basic responsibility for this project.

13.02 The Industrial Economics and Infrastructure Section of the General Studies Division, in consultation with the Transportation Section, Division of Infrastructure, of the Project Analysis Department, shall have the technical responsibility.

ESTUDIO DE TRANSPORTE EN LA REPUBLICA DOMINICANA

TERMINOS DE REFERENCIA

- I. Introducción
- II. Objetivos
- III. Alcance de los Servicios de los Consultores
 - A. Generalidades
 - B. Tareas específicas a ser realizadas
 - C. Plazo e Informes
- IV. Información, Servicios y Facilidades Locales de Responsabilidad del Gobierno

I. INTRODUCCION

La República Dominicana tiene un sistema de transporte bien definido que incluye una extensa red de caminos, varios puertos, aeropuertos internacionales y locales, una línea ferroviaria pública y varias privadas.

Con el objeto de formular un programa de inversión en el sector, el Gobierno Dominicano ha solicitado al BID el financiamiento para la realización de un Plan Maestro de Transporte, para cuya ejecución se hace necesario efectuar, previamente, un estudio integral del sector transporte, a fin de detectar las necesidades de dicho sector y optimizar el empleo de los recursos de inversión.

Para la realización de este estudio integral del sector transporte, que constituiría la primera etapa del Plan Maestro solicitado, se han preparado los siguientes Términos de Referencia

II. OBJETIVOS DEL ESTUDIO

El propósito del estudio será preparar un informe que contenga recomendaciones conducentes a mejorar la organización, administración, planificación y definición de políticas del sector transporte.

A este fin, los servicios tendrán como objetivos los siguientes:

- i) revisar las políticas sectoriales de transporte, incluyendo las leyes pertinentes y las agencias responsables del transporte y formular las recomendaciones correspondientes.
- ii) revisar el sistema administrativo relacionado con el sector transporte, y formular las recomendaciones correspondientes.
- iii) analizar la factibilidad de centralizar las operaciones del sector transporte para obtener una mejor coordinación y, de ser posible, recomendar los medios para lograrlo.
- iv) determinar las necesidades financieras para la inversión y mantenimiento del sistema de transporte, revisar las distintas fuentes de recursos para satisfacer estas demandas y recomendar las formas e incidencias en que deban participar los usuarios y el presupuesto nacional.
- v) revisar en forma general cada modo de transporte, proponiendo recomendaciones y sugiriendo métodos de mejorar su operación y mantenimiento, principalmente en lo concerniente a los servicios de carga y pasajeros.

- vi) elaborar criterios y metodología para la identificación, preparación y selección de proyectos prioritarios de inversiones y mejoras en el sector.
- vii) recomendar el sistema necesario para la planificación de inversiones y diseñar los mecanismos que se utilizarían para la elaboración del Plan Maestro de Transporte.

III. ALCANCE DE SERVICIOS DEL CONSULTOR

A. General

El alcance de los servicios del consultor requeridos para la ejecución del estudio de transporte cubrirá todo el país, todos los modos de transporte que tengan o tendrán un rol importante en el futuro desarrollo del sistema de transporte del país, incluyendo carreteras y otras formas de transporte terrestre, todos los puertos, incluyendo los de cabotaje e internacionales, aeropuertos y aviación civil. El estudio también examinará el tránsito entre centros urbanos, y el movimiento de productos y tránsito urbano donde este tránsito incida sobre las recomendaciones de los consultores.

El Consultor llevará a cabo todos los estudios administrativos y técnicos, análisis económicos, investigaciones financieras y de campo y otros trabajos relacionados descritos en este documento, en cumplimiento de normas aceptadas internacionalmente aplicadas a proyectos financiados por el Banco y requeridas para el logro de los objetivos indicados en la Sección II. Durante la ejecución de este trabajo, el Consultor cooperará ampliamente con SEOPC y otras agencias del Gobierno según sea necesario o estipulado. El Gobierno nombrará personal de contrapartida que trabajará estrechamente con el consultor con el objeto de entrenarlos para sus futuras funciones.

Los datos básicos y cualquier otra información serán suministrados por las distintas agencias del Gobierno 1/ según lo descrito en la Sección IV de estos Términos de Referencia, pero el consultor será responsable de la calidad del análisis y la interpretación de todos los datos que reciba, y por los resultados, conclusiones y recomendaciones incluidos en sus informes.

1/ Entre las agencias vinculadas al sector transporte se encuentran las siguientes:

Bajo la Oficina del Presidente de la República:

- Consejo Nacional de Planificación
- Comisión Nacional para el Desarrollo

B. Tareas Específicas a ser realizadas

1. Políticas de Transporte

El consultor hará una revisión de las actuales políticas de transporte en la República Dominicana. En particular, el consultor revisará y evaluará: (a) el papel actual de las agencias responsables del transporte 2/; (b) la legislación que afecta al transporte; (c) los efectos que las políticas, administración y leyes actuales tienen en el manejo eficiente, planificación y optimización de inversiones en el sector transporte.

Basándose en esta evaluación, el consultor deberá: presentar recomendaciones que incluirá el proceso de planificación

1/ (Cont. pág. 2)

Bajo la Oficina del Presidente de la República:

- Dirección General de Turismo
- Dirección General de Aeronáutica Civil
- Comisión Nacional de Fronteras
- Consejo Estatal del Azúcar
- Instituto Dominicano del Azúcar
- Autoridad Portuaria Dominicana
- Secretaría de Estado de Agricultura
- Instituto de Desarrollo y Crédito Cooperativo

Bajo el Secretariado Técnico de la Presidencia:

- Oficina Nacional de Planificación

Bajo la Secretaría Administrativa de la Presidencia de la República:

- Departamento de Desarrollo Comunal

Bajo la Secretaría de Estado de Finanzas:

- Departamento de Estudios Económicos

Bajo la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones:

- Dirección General de Carreteras
- Dirección General de Tránsito Terrestre
- Dirección General de Planificación y Proyectos

Banco Central de la República Dominicana

2/ Idem

regulaciones de transporte, conteo del tráfico, administración del tránsito, subsidios, impuestos, fijación de tarifas y otros gravámenes a los usuarios basados en las recomendaciones de la política de transporte.

2. Coordinación de las Operaciones de Transporte

El consultor efectuará una evaluación de las agencias gubernamentales que tienen participación en actividades en transporte. En especial, el consultor evaluará y analizará:

- (a) el papel que asume cada agencia del Gobierno en planificar, ejecutar y mantener proyectos en el sector transporte;
- (b) los efectos de la falta de coordinación y la manera de ejecutar los distintos modos de transporte.

En base a la evaluación anterior, el consultor presentará recomendaciones sobre la organización de las operaciones en el sector transporte; hará recomendaciones sobre la conveniencia de que la administración del transporte quede centralizada en una sola oficina y sugerirá el procedimiento para lograr esta centralización.

Luego que el Gobierno revise las recomendaciones, el consultor colaborará en la preparación de los instrumentos legales que sería necesario emitir para la implementación de la política de transporte.

3. Revisión del Sistema Administrativo Sectorial

El consultor hará una evaluación de las políticas de administración que afecten el servicio del sector transporte. En especial, el consultor analizará: (a) las prácticas de empleo y niveles salariales para trabajos similares en la Administración Pública; (b) número de horas trabajadas en el servicio oficial y la práctica de mantener otros empleos fuera de las labores oficiales; y (c) políticas de reclutamiento de especialistas adecuadamente calificados. Sobre la base de esta evaluación, el consultor recomendará posibles reformas a implementarse con especial énfasis en las escalas de salarios y las horas de trabajo. El consultor analizará el efecto que tendría la implementación de dichas recomendaciones sobre las diversas agencias gubernamentales.

4. Estudios de Gravámenes a los Usuarios y Políticas Tarifarias

El consultor reunirá todos los datos disponibles para cada modo de transporte, a fin de calcular los costos del servicio de transporte. El consultor coordinará la recolección y evaluación de datos con SEOPC y otras agencias. 1/

Además el consultor evaluará las actuales tarifas y gravámenes a los usuarios, así como los ingresos de las agencias gubernamentales o autónomas en cada modo de transporte; de esta forma se determinarán los ingresos y costos totales para el desarrollo, mantenimiento y operación de todo el sector transporte.

Para evaluar las políticas del gobierno en la fijación de tarifas, regulación y desarrollo del transporte, el consultor: (1) analizará los ingresos del gobierno por impuestos y otros gravámenes a los usuarios en cada modo de transporte y de todas otras fuentes, incluyendo los provenientes por otorgamiento de licencias, e impuestos sobre combustibles, repuestos, vehículos, etc., que podrían ser correctamente considerados como gravámenes a los usuarios; (2) determinará si las actuales tarifas y gravámenes a los usuarios establecidos son adecuados para que el Gobierno cubra los costos de construcción, mantenimiento y operación de cada modo de transporte; (3) analizará y evaluará el efecto de las actuales leyes, convenios internacionales, impuestos y otras medidas o prácticas normativas de la operación de cada modo de transporte.

Con especial énfasis en el sector transporte por carretera el consultor: (a) revisará hasta dónde los fondos provenientes del sector carreteras contribuyan a cubrir de otros sectores de transporte; (b) determinará los ingresos que deben ser recaudados para que fondos suficientes puedan destinarse para apoyar un programa de inversión y de mantenimiento adecuados; (c) determinará las medidas que debería tomarse para que se apliquen los gravámenes apropiados en los otros sectores distintos del sector carreteras; (d) determinará el efecto de los impuestos sobre los servicios de transporte, si es posible, otros medios de obtener ingresos sin afectar los costos de operación de vehículos.

Basado en el costo y las tarifas, la información recolectada y las proyecciones previamente descritas para cada modo de transporte, el consultor evaluará si los futuros ingresos obtenidos por el Gobierno provenientes de las tarifas y gravámenes a los usuarios existentes, son adecuados para cubrir el costo de inversiones requeridas para mejoramiento, construcción, y gastos de mantenimiento y operación del futuro sistema de transporte.

1/ Ver llamada pág. 2

El consultor, en cooperación con la SEOPC, establecerá: (a) el alcance probable de los fondos disponibles para ser invertidos en el sector transporte durante el período de 1976 a 1981; (b) el Plan Nacional de Desarrollo Propuesto, y (c) las proyecciones aproximadas para el mismo para un período de 10 años consecutivos. El consultor también procederá a considerar las estimaciones del Gobierno sobre los posibles límites de préstamos externos para el financiamiento de proyectos del transporte. Así, en la forma más eficiente que permitan las circunstancias, el consultor establecerá las limitaciones presupuestarias para inversiones en infraestructura de transporte durante el período de planificación que comprende desde 1976 a 1981, y con algunas indicaciones sobre el subsiguiente período de 10 años.

El consultor preparará recomendaciones para una política fiscal en el sector transporte, basada en una detallada evaluación de los gravámenes a los usuarios, mantenimiento y operación de los distintos modos de transporte.

Además, el consultor deberá hacer un resumen de las recomendaciones para medidas normativas haciendo hincapié en los sistemas tarifarios y códigos reglamentarios para los usuarios en cada modo de transporte.

5. Revisión y Pronóstico de las Necesidades del Transporte:

El Gobierno informará al consultor su política con respecto al desarrollo de los diversos sectores económicos de la República Dominicana y le informará de la localización y alcance de los futuros desarrollos en los proyectos: agrícolas, industriales y otros.

El consultor analizará la proyección de crecimiento de cada sector principal de la economía en la República Dominicana, y estimará los volúmenes esperados de producción y consumo que resultarán del mismo. En base a la identificación y evaluación de las fuentes generadoras de tráfico, actuales y futuras, del ingreso nacional previsto en la República Dominicana, y en el crecimiento y distribución esperado de la población, el consultor preparará pronósticos de la naturaleza y volumen del flujo de tráfico al que el sistema de transportes del país deberá acomodarse en los años 1976-1987.

El consultor revisará y resumirá toda la información facilitada por el Gobierno en cuanto al tráfico de pasajeros y fletes en el comercio exterior y doméstico, de todos los modos de transporte de las principales rutas dentro de la República Dominicana.

Se deberá identificar y evaluar todas las fuentes principales generadoras de tráfico y las proyecciones de crecimiento, se preparará utilizando técnicas de regresión condicionadas a que la información reunida por los índices de crecimiento así lo justifiquen. Las proyecciones

de crecimiento deberán ser preparadas para el período de vida económica de los proyectos de mejoramiento y construcción a ser evaluados, y las tasas estimadas de crecimiento serán identificadas para diferentes regiones, modos de transporte y productos que se justifiquen.

Al identificar las fuentes generadoras de tráfico, presentes y futuras, se deberá poner especial atención al desarrollo del progreso propuesto para los diversos sectores de la economía y a la probable localización y tamaño de cada programa. A este fin, la SEOPC deberá facilitar al Consultor toda la información disponible relacionada con los proyectos de desarrollo que se propone ejecutar para su revisión y el consultor deberá hacer comentarios sobre su aplicación al estudio de transporte.

6. Análisis del Actual Sistema de Transporte

El consultor deberá analizar las condiciones operativas, las prácticas y los elementos de costos que afectan al transporte de pasajeros y cargas para cada modo de transporte. Inspeccionará la mayor parte de las facilidades de transporte que sean necesarios para obtener una imagen total de la actual red de transporte y de su operación.

El consultor deberá también revisar: (a) la situación financiera de cada modo de transporte en la República Dominicana, incluyendo los ingresos generales recibidos anualmente por el Gobierno provenientes de impuestos, aduanas, derechos y cualquier otro cargo e imposición de transporte; (b) los ingresos anuales directos recibidos por los diversos modos de transporte; y (c) los gastos anuales incurridos por estos modos y por el Gobierno al suministrar los servicios de transporte. Al analizar esta información, el consultor deberá determinar cuánto pagan los usuarios de cada uno de estos modos de transporte por cada servicio. Al calcular el costo de los servicios de transporte, el consultor deberá incluir costos de operación, mantenimiento, administración, interés y depreciación de todos los equipos e infraestructura usados por concepto de cada servicio.

7. Mejoras en el Sector Transporte

El consultor deberá hacer una revisión general del transporte urbano e interurbano, de pasajeros y de cargo con el propósito de sugerir métodos para mejorar su operación y mantenimiento. En particular deberá tomar en consideración los siguientes aspectos:

- (a) (1) Requerimientos normativos
- (2) Patrones y procedimientos de formación, número y tamaño de las compañías que suministran servicios.
- (3) El plan físico (vehículos, terminales) y su distribución geográfica.
- (4) Estabilidad dentro de la industria (traspasos en la propiedad de vehículos y empresas).
- (5) Contratos individuales y flotas privadas.
- (6) Regulaciones sobre la propiedad de vehículos.
- (7) Estructuras de rutas y tarifas
- (b) Mejoras de los servicios de carga y pasajeros.
- (c) Determinar los efectos de la congestión y de la baja utilización de agentes privados, autobuses y taxis y sugerir métodos para mejorar esta situación, tomando en cuenta el efecto sobre los empleos.

8. Diseños del Plan Maestro del Transporte, Metodología de Estudio y Tareas

- i) El consultor definirá los datos necesarios para la elaboración de un Plan Maestro de transporte. Con este objeto, examinará las bases de las informaciones existentes y hará las recomendaciones pertinentes.
- ii) Examinará los mecanismos existentes para la determinación de los volúmenes, origen y destino de tráfico de carga y pasajeros y hará las recomendaciones pertinentes.
- iii) Determinará los procedimientos para la preparación de un inventario de carreteras y otras formas de transporte y elaborará los procedimientos, programas y manuales para su futuro desarrollo y utilización.
- iv) Elaborará los criterios y metodologías para la identificación, preparación y selección de proyectos de inversiones y mejoras en el sector.
- v) Determinará los criterios para la alocación intermodal de tráfico de pasajeros y cargas y desarrollará las bases para la proyección de tráfico.

- vi) Determinará los métodos para el ordenamiento prioritario de los proyectos en base a criterios económicos, utilizando para tal efecto, índices de rentabilidad que permitan reflejar la optimización de las inversiones.
- vii) Desarrollar modelos de computación que incorporen los métodos de proyección de tráfico y que seleccionen las mejores alternativas de inversión, así como preparar manuales para su futura utilización.
- viii) Determinará las necesidades de adiestramiento del personal local y hará las recomendaciones pertinentes.
- ix) Recomendará los otros procedimientos, mecanismos y Términos de Referencia para la preparación de un eventual Plan Maestro de Transporte que sean necesarios.

C. Plazo e Informes

El consultor deberá preparar y someter los siguientes informes, en español al Gobierno y al Banco, según las fechas indicadas.

1. Informe de Progreso a intervalos de tres meses, a partir de la fecha de la firma del contrato de servicio (10 copias para el Gobierno y 4 copias para el Banco) indicando todo el trabajo realizado durante el período del informe y resumiendo las conclusiones alcanzadas en el interín.
2. Dentro de un plazo de 10 meses, a partir de la fecha de la firma del contrato de servicio, el consultor presentará a la SEOPC 10 copias en español del borrador del Informe Final, con todos los estudios realizados, incluyendo las conclusiones y recomendaciones del caso.

La SEOPC comunicará al consultor sus comentarios y/u observaciones sobre el contenido del borrador del informe final dentro de los 60 días siguientes a la fecha que reciba dicho informe.

3. Dentro de un plazo de 60 días del recibo de dichos comentarios, el consultor habiendo incorporado las debidas modificaciones, si fuese el caso, someterá 100 ejemplares del Informe Final en español y 25 ejemplares en inglés a la SEOPC.

IV. INFORMACION, SERVICIOS LOCALES Y FACILIDADES CUYA RESPONSABILIDAD RECAE EN EL GOBIERNO

A. Información Económica, de Tráfico y Técnica

El Gobierno suministrará al consultor toda la información

disponible sobre:

1. El programa de desarrollo económico de la República Dominicana, incluyendo su población, agricultura, industrias y otros.
2. Tráfico de todos los modos de transporte;
3. Mapas del país y su red de transportes; y
4. Experiencia de costos en proyectos de construcción recientes.

El Gobierno facilitará al consultor: (a) toda la información disponible, de los costos de transporte e ingresos; (b) sobre la organización, operación y sistemas de contabilidad de las agencias gubernamentales relacionadas con la administración del transporte; (c) todos los estudios disponibles del transporte; y (d) otras informaciones que sean necesarias para alcanzar los objetivos del proyecto.

B. Cooperación de Agencias Gubernamentales

La Agencia Ejecutora será la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones. En conexión con el trabajo suministrado por el consultor que requiera la cooperación de otras agencias gubernamentales, la Agencia Ejecutora será el agente de enlace asegurándose de que el consultor tenga acceso a toda la información requerida para completar sus servicios.

La SEOPC asignará personal de contrapartida calificada para trabajar con el consultor. El personal de contrapartida trabajará a tiempo completo en su calidad de enlace, entrenamiento y revisión de las conclusiones y recomendaciones del consultor.

C. Facilidades y Personal de Oficina

1. Oficinas en Santo Domingo - Un espacio para oficinas no menor de 300 metros cuadrados en un edificio localizado cerca o dentro de la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones (SEOPC). Estas oficinas serán debidamente amuebladas y equipadas para ser usadas por 8 expertos del consultor, las contrapartidas dominicanas y personal local de apoyo.
2. Electricidad, servicios de agua y conserje.
3. Personal local

La SEOPC suministrará el siguiente personal local de apoyo:
3 dibujantes por un total de 20 meses/experto;
2 oficiales de estadística por un total de 10 meses/experto;
2 secretarias bilingües (inglés-español) por un total de 26 meses/experto.
2 mecanógrafas por un total de 26 meses/experto.
3 choferes por un total de 34 meses/hombre.

4. Tres vehículos (un automóvil y una camioneta de doble tracción y una "pick-up" de doble cabina) para uso exclusivo del consultor para ser devueltos al terminar el proyecto. También la SEOPC sufragará todos los costos de operación para dichos vehículos incluyendo combustible, repuestos, reparación, mantenimiento y seguros.
5. La SEOPC asistirá al consultor para obtener visas.