

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

REPÚBLICA DOMINICANA

**PROGRAMA DE APOYO A LA MOVILIDAD, TRANSPORTE TERRESTRE Y
SEGURIDAD VIAL EN REPÚBLICA DOMINICANA II**

(DR-L1140)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Manuel Rodríguez Porcel, Jefe de Equipo (TSP/CDR); Ana María Pinto (INE/TSP), Luis Schloeter (CSD/HUD) y Benoit Lefevre (CSD/CCS), Jefes de Equipo Alternos; Jesús Calderon, Laureen Montes y Emilia Molina (INE/TSP); Jenniffer Marmolejos (CID/CDR); María Cristina Landázuri y Mónica Lugo (LEG/SGO); Jacqueline Bueso (SPD/SDV); Zachary Hurwitz (VPS/ESG); Miriam Garza y Romina Kirkagacli (VPC/FMP).

De conformidad con la Política de Acceso a Información, el presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El presente documento no ha sido aprobado por el Directorio. Si el Directorio lo aprueba con modificaciones, se pondrá a disposición del público una versión revisada que sustituirá y reemplazará la versión original.

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO	1
I. MARCO MACROECONÓMICO Y DESCRIPCIÓN DE PROBLEMÁTICA INSTITUCIONAL/SECTORIAL	2
A. Marco y perspectivas macroeconómicas	2
B. Brechas y problemáticas institucionales y/o sectoriales	3
II. PROGRAMA DE REFORMAS, OBJETIVOS, COMPONENTES Y RESULTADOS ESPERADOS	5
A. Programa de reformas	5
B. Seguridad vial	5
C. Movilidad urbana	6
D. Transporte Automotor de Carga (TAC)	7
E. Objetivos, componentes y resultados esperados	13
III. DIMENSIONAMIENTO, RIESGOS, PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN	19
A. Dimensionamiento	19
B. Riesgos	19
C. Plan de implementación y gestión.....	20
IV. CARTA DE POLÍTICA.....	21

ANEXOS	
Anexo I	Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM) - Resumen
Anexo II	Matriz de Política
Anexo III	Matriz de Resultados

ENLACES ELECTRÓNICOS REQUERIDOS (EER)	
EER#1	Carta de Política
EER#2	Matriz de Medios de Verificación
EER#3	Matriz Comparativa
EER#4	Plan de Monitoreo y Evaluación

ENLACES ELECTRÓNICOS OPCIONALES (EEO)	
EEO#1	Anexo Técnico
EEO#2	Anexo de Género y Diversidad
EEO#3	Anexo de Sostenibilidad y Cambio Climático
EEO#4	Referencias Bibliográficas

ABREVIATURAS	
AFD	Agencia Francesa de Desarrollo
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BM	Banco Mundial
CC	Cambio Climático
CT	Cooperación Técnica
DIGESETT	Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre
END	Estrategia Nacional de Desarrollo
ENEVIAL	Escuela Nacional de Educación Vial
GEI	Gases de Efecto Invernadero
GdRD	Gobierno de República Dominicana
GSD	Gran Santo Domingo
INTRANT	Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre
MH	Ministerio de Hacienda
MOPC	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
NDC - DR	Contribución Prevista y Determinada en República Dominicana, siglas en inglés
OE	Organismo Ejecutor
OMSA	Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses
OPSEVI	Observatorio Permanente de Seguridad Vial
PBP	Programático de Apoyo a Reformas de Política
PcD	Personas con Discapacidad
PENSV	Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial
PIB	Producto Interno Bruto
PMUS	Plan de Movilidad Urbana Sostenible
RD	República Dominicana
SD	Santo Domingo
SITP	Sistema Integrado de Transporte Público
TAC	Transporte Automotor de Carga

RESUMEN DEL PROYECTO
REPÚBLICA DOMINICANA
PROGRAMA DE APOYO A LA MOVILIDAD, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL
EN REPÚBLICA DOMINICANA II
(DR-L1140)

Términos y Condiciones Financieras				
Prestatario			Facilidad de Financiamiento Flexible ^(a)	
República Dominicana			Plazo de amortización:	20 años
Organismo Ejecutor			Período de desembolso:	1 año
Ministerio de Hacienda			Período de gracia:	5,1 años ^(b)
Instrumento: PBL programático			Tasa de interés:	Basada en SOFR
Fuente	Monto (US\$)	%	Comisión de crédito:	^(c)
BID (Capital Ordinario):	200.000.000	50	Comisión de inspección y vigilancia:	^(c)
Cofinanciamiento (AFD) ^(d) :	200.000.000	50	Vida Promedio Ponderada (VPP):	12,75 años
Total:	400.000.000	100	Moneda de aprobación:	Dólares de Estados Unidos de América
Esquema del Proyecto				
<p>Objetivo del programa: El objetivo general del programa es contribuir a consolidar un transporte terrestre seguro y eficiente a través de reformas en tres subsectores: (i) seguridad vial; (ii) movilidad urbana; y (iii) Transporte Automotor de Carga (TAC). Los objetivos específicos son: (i) la operacionalización de un marco normativo robusto con visión de futuro fundamental para la planificación sectorial; (ii) el fortalecimiento institucional de las entidades competentes; y (iii) el desarrollo de herramientas de planificación orientadas hacia la adopción de nuevos estándares técnicos en el sector.</p> <p>El presente préstamo es el segundo de una serie de dos operaciones, vinculadas técnicamente entre sí, pero financiadas en forma independiente, bajo la modalidad de Préstamo Programático de Apoyo de Reformas de Políticas (CS-3633-2).</p>				
<p>Condiciones contractuales especiales previas al único desembolso del financiamiento: (i) cumplimiento con las condiciones de reforma de política establecidas en la Matriz de Políticas (Anexo II); (ii) entrada en vigencia del Contrato de Préstamo entre la Agencia Francesa de Desarrollo y la República Dominicana, con el fin de garantizar la integralidad de la reforma; y (iii) cumplimiento de las demás condiciones establecidas en el Contrato de Préstamo (¶3.3).</p>				
<p>Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna.</p>				
Alineación Estratégica				
Desafíos ^(e) :	SI <input type="checkbox"/>		PI <input checked="" type="checkbox"/>	EI <input type="checkbox"/>
Temas Transversales ^(f) :	GE <input checked="" type="checkbox"/> y DI <input checked="" type="checkbox"/>		CC <input checked="" type="checkbox"/> y ES <input checked="" type="checkbox"/>	IC <input checked="" type="checkbox"/>
Objetivos de Desarrollo Sostenible ^(g) :	ODS1 <input type="checkbox"/> ODS2 <input type="checkbox"/> ODS3 <input checked="" type="checkbox"/> ODS4 <input type="checkbox"/> ODS5 <input checked="" type="checkbox"/> ODS6 <input type="checkbox"/> ODS7 <input type="checkbox"/> ODS8 <input checked="" type="checkbox"/> ODS9 <input checked="" type="checkbox"/> ODS10 <input checked="" type="checkbox"/> ODS11 <input checked="" type="checkbox"/> ODS12 <input checked="" type="checkbox"/> ODS13 <input checked="" type="checkbox"/> ODS14 <input type="checkbox"/> ODS15 <input type="checkbox"/> ODS16 <input checked="" type="checkbox"/> ODS17 <input type="checkbox"/>			

^(a) Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (documento FN-655-1) el Prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones en el cronograma de amortización, así como conversiones de moneda, de tasa de interés, de productos básicos y de protección contra catástrofes. En la consideración de dichas solicitudes, el Banco tomará en cuenta aspectos operacionales y de manejo de riesgos.

^(b) Bajo las opciones de reembolso flexible de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FFF), cambios en el período de gracia son posibles siempre que la Vida Promedio Ponderada (VPP) Original del préstamo y la última fecha de pago, documentadas en el contrato de préstamo, no sean excedidas.

^(c) La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.

^(d) El cofinanciamiento proviene de un préstamo para políticas de desarrollo de la Agencia Francesa de Desarrollo (¶2.27).

^(e) SI (Inclusión Social e Igualdad); PI (Productividad e Innovación); y EI (Integración Económica).

I. MARCO MACROECONÓMICO Y DESCRIPCIÓN DE PROBLEMÁTICA INSTITUCIONAL/SECTORIAL

A. Marco y perspectivas macroeconómicas

- 1.1 **Antecedentes y aspectos macroeconómicos.** Durante el período 2004 – 2019, la República Dominicana (RD) registró un crecimiento económico anual del 5,6% en términos reales, por encima del promedio de América Latina y el Caribe (ALC), de 2,7%. La economía se contrajo 6,7% en 2020, su mayor retroceso en 55 años por la crisis de la pandemia, pero experimentó una de las recuperaciones más rápidas de la región con un crecimiento del 12,3% en el 2021. Entre 2016 y 2019 el balance fiscal consolidado promedió 4% del Producto Interno Bruto (PIB) anual, debido al peso de los déficits estructurales del sector eléctrico y el Banco Central, y al bajo nivel de recaudación del país. La crisis sanitaria deterioró las cuentas fiscales generando un aumento de 16,2 puntos porcentuales de la deuda, alcanzando 56,6% del PIB en 2020 (69,2% consolidado). Para 2022 se aprobó un presupuesto con déficit del Sector Público No Financiero (SPNF) del 3% y se espera un crecimiento entorno al 5%-5,5%, en un ambiente de alta incertidumbre externa, motivado por la crisis internacional que genera elevados niveles de inflación.
- 1.2 **El sector transporte.** La actividad de transporte y almacenamiento¹ (8,3% del PIB 2020) es de gran aporte en términos de producción y empleo para el país, como eje transversal de todas las actividades socioeconómicas y con alto impacto en los indicadores de productividad y [competitividad](#). En empleo, el sector aporta cerca del 7,1% del total nacional; donde el transporte terrestre tiene grandes impactos sobre el crecimiento económico, al ser la base de conexión de los polos económicos y de acceso a los mercados. Por la pandemia, el sector presentó pérdidas importantes; sólo entre enero y septiembre de 2020 se estima que estas ascendieron a cerca de US\$350 millones. El impacto más alto fue en el transporte público de pasajeros, donde para 2020 se estimó una pérdida mensual en ingresos de alrededor de US\$12,5 millones ([CRNA-BID, 2021](#)). En relación con logística y transporte de carga, se produjo una marcada disminución en la recaudación mensual de la Dirección General de Aduanas, equivalente a US\$26,4 millones², que representó un 12,68% menos, respecto del mismo mes (marzo) del año 2019.
- 1.3 **Marcos normativo e institucional para el sector.** La primera ley aplicable al sector se promulgó en 1967 (241-67), sin embargo, ésta no fue flexible ni estableció las directrices para atender las tendencias de crecimiento y calidad en los servicios de transporte. En 2017 con la expedición de la [Ley No. 63 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial](#) se alcanza un punto de inflexión, como resultado del reconocimiento que las actividades del sector constituyen uno de los principales problemas económicos, sociales y de salud en RD. Esta ley reordena, elimina instancias y concentra las funciones de regular y supervisar la movilidad a través del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), cuyas principales funciones son: (i) planificar y diseñar el entorno para una movilidad urbana segura y eficiente; (ii) velar por la libre y leal

¹ Banco Central de la República Dominicana (BCRD, 2007).

² Dirección General de Aduanas ([DGA, 2020](#)).

competencia en el sector de transporte terrestre, así como por la transparencia del mercado; y (iii) establecer los regímenes de los servicios de movilidad urbana y del Transporte Automotor de Carga (TAC); entre otras. Junto a esta entidad se crea la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), encargada de fiscalizar y controlar la movilidad, la Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL), encargada de la enseñanza en educación vial y el Consejo de Dirección del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (CODINTRANT), quien tiene potestad para aprobar normativas técnicas y someter reglamentos al Poder Ejecutivo ([EEO#1](#)).

B. Brechas y problemáticas institucionales y/o sectoriales

- 1.4 **Siniestralidad vial.** Datos oficiales del Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI) indican que en 2019 y 2020 la tasa de mortalidad por causa del tránsito en RD fue de 30,9 y 25,9 muertes por cada 100 mil habitantes respectivamente, que equivale a 3.204 y 2.711 fallecimientos anuales. Estas cifras superan ampliamente las tasas en el mundo (18,2) y en países de más bajos ingresos en el continente (18,3). Esta brecha cuesta al país 2,21%³ del PIB por año, además de representar uno de los principales problemas de salud pública, afectando especialmente a los grupos de mayor productividad: jóvenes entre 15-39 años que representan el 59,2% de las víctimas mortales. Para 2019 – 2020 el 87,6% y 86,5% de las personas fallecidas en siniestros de tránsito fueron hombres, siendo los motociclistas las víctimas predominantes (73,1% del total).
- 1.5 **Transporte público urbano.** Las pérdidas económicas debidas a los efectos de la [congestión](#) en los centros urbanos se estiman en alrededor de US\$300 millones por año para la RD y sólo para Santo Domingo (SD) representan el 0,7% de su PIB. El Gobierno de República Dominicana (GdRD) se encarga de prestar los siguientes servicios: (i) el transporte público de autobuses, cubriendo una fracción de la demanda de las ciudades de SD, Santiago y Barahona, moviendo en promedio entre 1,7 y 1,9 millones de pasajeros al mes ([2021](#)); y (ii) el sistema Metro y Teleférico de SD, administrado por la Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET), moviendo en conjunto en 2021, un total de 71,5 millones de pasajeros. El resto de la oferta de transporte público urbano es prestado por el sector privado⁴, siendo un servicio caracterizado por su ineficiencia y baja calidad ([Latinobarómetro](#), 2021). El Gran Santo Domingo (GSD) presenta velocidades comerciales entre 8 y 10 km/h en hora pico, tiempos de viaje promedio de 1 hora y 15 minutos, y un costo promedio diario para los usuarios de DOP55⁵ (US\$1,1). Estos indicadores, son reflejo de: (i) un modelo de servicio basado en los “conchos⁶” y “guaguas” sin diseño estructural de rutas; (ii) un bajo porcentaje de autobuses (inferior al 1%); (iii) la localización de terminales de rutas interurbanas en el centro de la ciudad; y (iv) una elevada edad promedio de la flota vehicular (superior a 23 años)⁷.

³ Incluye indemnizaciones, reparación de daños físicos, gastos médicos, y otros (PENSV, 2017 – 2020).

⁴ Estructuras de empresas, sindicatos, asociaciones y personas.

⁵ Pesos de la RD.

⁶ Taxis colectivos (16.627 unidades) de baja capacidad que no cumplen estándares técnicos ni de calidad del servicio mínimos.

⁷ [PMUS, 2017 – 2022](#).

- 1.6 **Ineficiencias del transporte terrestre de mercancías.** En RD, el valor del flete de transporte terrestre de carga para un contenedor de 40 pies (4,75 US\$/km) es tres veces superior al costo promedio mesoamericano (1,21–1,85 US\$/km), impactando negativamente en la competitividad del sector logístico. Entre las causas principales, se encuentran: (i) reducida competencia en el mercado; (ii) elevada tasa de viajes en vacío; y (iii) marcada sobreoferta vehicular, que genera un bajo promedio en el kilometraje anual por vehículo (km/ud./año), reportando productividades entre 5.000 y 35.000 km/ud./año ([BID, 2015](#)), por debajo del promedio regional (60.000 km/ud./año). En adición, la edad promedio del parque automotor es de 20,6 años, superior a la edad óptima de reposición (entre 8-13 para camiones)⁸ aumentando los costos operativos y el consumo de combustible.
- 1.7 **Cambio Climático (CC) y eficiencia energética.** Por debajo del [promedio regional](#) (36% del total) el sector transporte representa el segundo sector económico que produce mayor nivel de [emisiones](#) Gases de Efecto Invernadero (GEI) en RD (22%) y es [altamente vulnerable](#) a los efectos del CC. En diciembre 2020, RD presentó a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático ([CMNUCC](#)) su Contribución Prevista y Determinada a nivel nacional en República Dominicana ([NDC - DR](#), siglas en inglés) revisada en la cual el país se comprometió, a través de 11 opciones de mitigación en transporte, con una reducción del 27% de las emisiones GEI con respecto al escenario tendencial actual al 2030, estimando una inversión requerida de US\$8,9 mil millones. Si bien, a nivel institucional, el país cuenta con cierto grado de desarrollo, para hacer frente al [Acuerdo de París](#), necesita fortalecer sus políticas y desarrollar acciones estratégicas que aceleren la transformación del sector hacia un modelo resiliente de movilidad baja en carbono.
- 1.8 **Género en la movilidad urbana.** Las mujeres representan el 11,8% (213.487 empleos) de los empleados en el sector de transporte y almacenamiento, y el 0,26% (4.709 empleos) en el sector de construcción (BID, 2019). En relación con las mujeres como usuarias de los sistemas de transporte del GSD, éstas representan el 47% de los viajes, donde el 21% se realizan en transporte público⁹ con patrones relacionados, en su mayoría, con estudios y actividad laboral. En estos trayectos se reportan casos de acoso¹⁰. El país carece de una reglamentación sectorial con lineamientos de prevención contra la violencia de género, de incentivos para promover mayor participación laboral femenina en el sector y de un plan de acción con sistemas de monitoreo de patrones de movilidad desagregados por género.
- 1.9 **Accesibilidad e inclusión para Personas con Discapacidad (PcD).** En el país hay 708.597 personas (7% de la población) con algún tipo discapacidad, de las que el 51,7% son hombres y 48,3% mujeres¹¹. Según la Asociación de Personas con Discapacidad Físio Motora (ASODIFIMO), una PcD gasta alrededor del 40% de su sueldo en transporte debido a que el servicio público no es accesible,

⁸ [CONPES 3759 de Colombia](#).

⁹ 31% en transporte público formal (Metro, Teleférico y la Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses [OMSA]) y un 41% en transporte público informal (carros públicos o “conchos” y “guaguas”) PMUS.

¹⁰ Según la “Encuesta Experimental Sobre la situación de las Mujeres” (ENESIM, 2018) el 2,5% de las mujeres dominicanas de más de 15 años han sido víctimas de violencia en el transporte público en el ámbito social.

¹¹ [ENHOGAR, 2014](#).

generando mayores tiempos de desplazamiento e inseguridad vial. La RD tiene un marco normativo que exalta la promoción de la movilidad universal, sin embargo, los retos asociados a su implementación siguen vigentes. Resulta necesario impulsar: (i) políticas de transporte accesible mediante reglamentación específica; (ii) la implementación de estándares mínimos de accesibilidad en el transporte público y espacio urbano circundante; y (iii) el desarrollo de programas enfocados al mejoramiento del servicio de transporte público para los usuarios con discapacidad.

II. PROGRAMA DE REFORMAS, OBJETIVOS, COMPONENTES Y RESULTADOS ESPERADOS

A. Programa de reformas

- 2.1 **Retos y desafíos institucionales y/o sectoriales.** La Estrategia Nacional de Desarrollo ([END](#)) 2030 del GdRD apoyada en la evidencia empírica internacional ([¶2.27](#)) refuerza que para lograr la transformación en el sector transporte es esencial consolidar una institucionalidad pública eficiente, así como avanzar en reformas de sus respectivos marcos legales. Lograr la implementación de la Ley 63-17, conlleva atender las brechas que hoy limitan: (i) la adecuación de marcos normativos y regulatorios, como base de cualquier proceso de cambio en la política pública; (ii) el fortalecimiento de la institucionalidad a cargo del seguimiento y el control de nuevas reglamentaciones; y (iii) la disponibilidad de herramientas de planificación que guíen la reforma sectorial. Por esta razón, el GdRD ha priorizado los tres subsectores de transporte con mayor impacto en la seguridad, productividad y calidad de vida, para ser atendidos mediante el presente programa de reforma: seguridad vial, movilidad urbana y TAC.

B. Seguridad vial

- 2.2 Si bien las acciones de política pública impuestas por INTRANT han reflejado una tendencia a la estabilización en el número de muertes por siniestros viales¹², según datos del OPSEVI, el país aún enfrenta desafíos como: (i) debilidad en la aplicación de normativas de control y vigilancia; (ii) ausencia de una eficiente fiscalización de las normas de tránsito; (iii) incipiente efectividad de las políticas públicas y acciones que se realizan en el marco de la Ley 63-17; (iv) antigüedad del parque vehicular, que al año 2021 el 40,7% según la Dirección General de Impuestos Internos (DGII, 2021) correspondía a vehículos fabricados en el año 2000 o antes; y (v) el 57% de los conductores activos (2016) no contaban con licencia de conducción y sólo 8.349 conductores de motocicletas¹³ con licencias vigentes, mientras que la cantidad de motos excedió los dos millones.
- 2.3 **Normatividad.** Si bien el país hoy cuenta con una hoja de ruta definida en su [Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial \(PENSV\) 2021 – 2030](#), resulta esencial avanzar en la modernización normativa relativa al otorgamiento de licencias de conducir de forma articulada con la obtención de los certificados psicofísicos para conductores y la habilitación de escuelas que promuevan una conducción segura. Igualmente, resulta necesario definir mecanismos para una inspección vehicular

¹² Número de fallecidos. 2016: 3.118; 2017: 2.804; 2018: 3.006; 2019: 3.204; y 2020: 2.711.

¹³ El 0,66% del total de licencias de conducir vigentes expedidas.

sistemática adaptada a las características del parque nacional y a la necesidad de promover su renovación periódica. En este contexto, para impactar positivamente en la reducción de la siniestralidad y congestión el país requiere, entre otras medidas: (i) la expedición de reglamentos y normas que dicten los estándares técnicos y de eficiencia energética para la operación de vehículos privados y públicos; (ii) el mejoramiento de los procesos de control, a través de la puesta en marcha de centros de inspección, talleres mecánicos autorizados que realicen las mejoras operativas y sean la fuente de información para consolidar un registro calificado de los vehículos en circulación; (iii) el ordenamiento del transporte público de pasajeros, mediante la transformación de los servicios informales a través de una adecuada reglamentación y esquemas operacionales; y (iv) la aprobación de reglamentos para el uso de otros modos no motorizados y los estándares para su uso.

- 2.4 **Institucionalidad.** Con la creación del INTRANT, se estructura el OPSEVI, encargado de generar protocolos de recolección de datos, definir técnicas de análisis, y mecanismos de monitoreo, así como concentrar¹⁴ y unificar las estadísticas de siniestralidad. El fortalecimiento de esta institución es clave para generar análisis sobre las causas de los siniestros, generar políticas que contrarresten sus consecuencias y para identificar e intervenir, entre otros, los puntos críticos de la red vial de parte del MOPC.
- 2.5 **Herramientas de planificación.** El PENSV fue reformulado en 2021 con un horizonte hasta 2030, con el objetivo de servir como herramienta de planificación en la coordinación e implementación de políticas de prevención y reducción de muertes por siniestros de tránsito, con una meta del 50% al fin de la década. Para lograrlo se requiere avanzar, entre otras acciones, en: (i) la implementación efectiva de las acciones prioritarias definidas en el plan; (ii) el fortalecimiento de los procesos de comunicación y disseminación; (iii) la vinculación del sector privado desde una perspectiva integral de movilidad segura; (iv) la implementación de entornos escolares seguros; (v) el fortalecimiento de la currícula educativa en seguridad vial; y (vi) el diseño de infraestructura segura, a través de la separación de distintos modos de acuerdo con su nivel de vulnerabilidad, inclusión de sistemas de contención y absorción de energía; y el mejoramiento de parámetros geométricos de intersecciones.

C. Movilidad urbana

- 2.6 Los grandes desafíos en términos de movilidad urbana se concentran en el GSD y Santiago. En el primero¹⁵, se realizan alrededor de 3.097.106 de viajes de los cuales el 39% son en transporte público¹⁶, el 40% en transporte privado, el 20% a pie y sólo el 1% en bicicleta. En Santiago, el 40% de los viajes se realizan en transporte público (autobús, “concho”, “motoconcho” y “guaguas”), el 31% en vehículo privado, el 21,8% a pie, el 2% en Uber o taxi, el 5% en otro tipo de vehículos y sólo el 0,2% en bicicleta. Para ambas ciudades la participación del sistema informal de “conchos” es significativamente alta, con cerca del

¹⁴ El Sistema Nacional de Atención a Emergencias y Seguridad 911 y el Ministerio de Salud reportan datos al OPSEVI.

¹⁵ [Systra, 2018](#).

¹⁶ Del total, el 31% corresponde a transporte masivo (Metro, Teleférico y Autobuses de OMSA) y el resto (69%) a colectivo informal.

80% de la oferta de vehículos de servicio público (§1.5). Relativo a modos no motorizados, RD aún no cuenta con una red consolidada para la circulación de peatones y ciclistas. Por otra parte, la mayoría de los municipios no cuentan con instrumentos de planificación territorial o planes de movilidad. Esto dificulta la adopción de políticas para promover el uso eficiente del suelo, orientadas a incentivar el uso de transporte activo.

- 2.7 **Normatividad.** La Ley 63-17 establece la reorganización del sistema de movilidad urbana mediante reglamentación que aborda la problemática del transporte público, a través de la definición de: (i) un esquema tarifario bajo principios de asequibilidad, que garantice la sostenibilidad del sistema de transporte público con un enfoque de interoperabilidad e intermodalidad; (ii) requisitos y condiciones para el otorgamiento de licencias de operación de los múltiples actores privados que operan en la informalidad; (iii) registro de prestadores del servicio público como parte de su formalización empresarial; y (iv) parámetros de calidad de servicio, estándares técnicos y eficiencia energética, que promuevan procesos de modernización de flotas de autobuses, taxis, transporte escolar, empresarial y turísticos.
- 2.8 **Institucionalidad.** Con la creación del INTRANT y las instancias de apoyo (ENEVIAL, DIGESETT) se dio un vuelco estructural a la gestión institucional del sector, sin embargo, resulta necesario un mayor impulso y dinamismo para avanzar en temas estratégicos como el cumplimiento de los compromisos ambientales del país en materia de mitigación al CC ([EEO#3](#)). La incorporación de la [electromovilidad](#), y la planificación para su adopción, deben ser la base para una estrategia que anticipe la penetración de nuevos modos, energías alternativas y renovación de flotas.
- 2.9 **Herramientas de planificación.** RD ha venido avanzando en el diseño de Planes Estratégicos ([BID, 2019](#)) para la transformación de la movilidad en los principales centros poblados. El reto es lograr una adecuada implementación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y los proyectos del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), mediante la reorganización de las rutas, nuevos esquemas comerciales y de estándares de calidad del servicio, incentivando la incorporación de tecnologías limpias y mecanismos de gestión de la demanda, a fin de desincentivar el uso de vehículos privados e impulsar el uso del transporte público y modos activos. En adición, resulta clave incrementar la digitalización del sector, destacando: (i) un esquema interoperable de pago electrónico orientado a la integración tarifaria de operadores públicos y privados, que reduzca el costo promedio del desplazamiento; y (ii) plataformas de análisis de datos y monitoreo dinámico de variables claves de planificación sectorial (observatorio de movilidad).

D. Transporte Automotor de Carga (TAC)

- 2.10 La organización industrial de este subsector está soportada en gremios sindicales, con efectos desfavorables como la atomización empresarial, la sobreoferta vehicular¹⁷, la obsolescencia de la flota transportadora y la baja eficiencia operativa e innovación tecnológica. El acceso al mercado del transporte no está

¹⁷ 477.365 unidades en 2021.

regulado a nivel nacional y los sindicatos controlan cerca del 80% de las cargas aptas para el TAC, en donde la Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO)¹⁸, ejerce un papel dominante, con prácticas como la repartición de mercados, la asignación de cupos, el control de acceso de vehículos de carga a nodos de origen y destino, así como la fijación unilateral del precio del servicio.

- 2.11 **Normatividad**¹⁹. El contexto informal de este subsector ha permitido que se generen distorsiones de mercado, por la falta de regulación técnica y económica, restringiendo el acceso de nuevos operadores y limitando el transporte de mercancías mediante flota propia. Esto hace que en la oferta de servicios logísticos los costos de transporte en la cadena de comercio exterior sean altos. Otro factor relevante es la falta de políticas y programas orientados a la logística urbana, principalmente a la última milla²⁰, donde no hay reglas específicas para la distribución y desarrollo de las tareas de carga-descarga (horarios y ubicación); junto con la falta de control y fiscalización en las operaciones realizadas en la vía pública y la presencia de vehículos de carga en hora pico, contribuyendo a la congestión vehicular.
- 2.12 **Institucionalidad**. Para lograr una mayor regulación en el TAC, el INTRANT debe consolidarse como autoridad, liderando un diálogo constante con los gremios y estableciendo acuerdos de colaboración con todos los actores de la cadena logística, lo que implicará un trabajo conjunto con los actores asociados al funcionamiento de centros de producción y consumo, procesos de facilitación comercial y la conectividad del transporte terrestre con puertos y aeropuertos.
- 2.13 **Herramientas de planificación para el TAC**. Para garantizar la adopción eficiente y paulatina de los procesos formalización empresarial y digitalización del TAC, es clave trabajar en paralelo en proyectos piloto como fuente de identificación temprana de riesgos y como plataforma para establecer junto con los sindicatos, los pasos para la adopción de nuevas reglas y tecnologías. En este aspecto, es clave el desarrollo de más y mejores datos relativos al registro de flotas, plataformas tecnológicas de costos referenciales de transporte o pilotos de corredores logísticos en el GSD, como efecto demostrativo.
- 2.14 **Estrategia del programa**. Durante la primera operación del Programa (4914/OC-DR), el GdRD entre 2017 y 2019 avanzó en el marco de la Ley 63-17 en establecer el marco reglamentario e institucional del sector (§1.4 a §1.9). En este sentido, en materia de seguridad vial, sobre los pilares del [PENSV](#) se logró estabilizar el número de fallecidos en el período 2017 – 2020 y reducir el nivel de subregistro en un 36% entre 2019 – 2021. Concretamente se avanzó en: (i) el desarrollo reglamentario para la obtención de la licencia de conducción y definición de estándares y condiciones para la inspección técnica vehicular; (ii) la consolidación de una institucionalidad con capacidad analítica y de monitoreo; y (iii) la aprobación de planes operativos que definen acciones para la vigilancia y control. En movilidad urbana, mediante: (i) desarrollo de un reglamento para el transporte público, que define elementos centrales para su reorganización e integración bajo criterios de movilidad urbana resiliente y baja en carbono;

¹⁸ Cuenta con 35.000 asociados, entre propietarios y conductores, que operan 26.000 unidades de carga.

¹⁹ El gobierno reguló los precios del TAC hasta 1990. Desde entonces, los sindicatos establecen las tarifas de las rutas bajo regímenes oligopólicos.

²⁰ Recorrido de mercancías desde centro de distribución hasta destino final (cliente o punto de venta).

(ii) constitución de mecanismos financieros para la renovación del parque vehicular que incentiven la incorporación de tecnologías limpias; y (iii) la aprobación del Plan Estratégico de Movilidad para el GSD y su implementación, iniciando la estructuración y operación de un corredor piloto del SITP con 26 nuevos autobuses. Con relación al TAC, mediante: (i) el desarrollo de un reglamento que formaliza el registro de operadores y flota vehicular, que busca incentivar la libre competencia; y (ii) la formulación de un programa piloto para la estimación de costos de transporte terrestre.

2.15 La segunda y presente operación²¹, dando continuidad a la ejecución de la primera operación se enfocó a partir de 2020 en la materialización de los instrumentos legales e institucionales que soportan las reformas del sector; así como en la puesta en marcha de acciones que refuerzan el desarrollo de esta nueva política pública. Se destaca, en seguridad vial: (i) la emisión de normativas técnicas derivadas de los reglamentos de inspección técnica vehicular y licencias de conducir por puntos; (ii) la aprobación del reglamento de motocicletas, bicicletas y otros vehículos de movilidad personal; (iii) el fortalecimiento y funcionamiento del OPSEVI y las Unidades Técnicas de Investigación de Accidentes; y (iv) la implementación de acciones estratégicas del PENSV como la implementación del Programa de Entornos Escolares Seguros o acciones del Plan de Peatón Seguro. En movilidad urbana: (i) la aprobación de los reglamentos de transporte público de pasajeros, transporte especial y la estrategia de electromovilidad con la estructuración de proyectos piloto; (ii) el avance en los procesos formalización empresarial, operación y renovación de flota de corredores del SITP con un sistema interoperable de recaudo electrónico; y (iii) la elaboración de planes de movilidad en ciudades intermedias. Y en TAC: (i) la aprobación del reglamento de transporte de carga; (ii) la implementación de una plataforma tecnológica para la estimación de costos referenciales de transporte; y (iii) el desarrollo de un Piloto de Corredores Logísticos Eficientes.

2.16 **Acciones para apoyar la equidad de género y diversidad en el sector.** El programa contempla: (i) un articulado específico en la reglamentación sectorial en materia de prevención de la violencia contra la mujer, equidad de género y accesibilidad universal para PcD; (ii) la aprobación de un plan de acción definiendo directrices para la inclusión de la perspectiva de género en el PMUS del GSD, junto con la incorporación en el *benchmarking* regional del [Transport Gender Lab](#); y (iii) el desarrollo de talleres dirigidos a operadores públicos y privados del SITP, incluyendo acciones de inclusión laboral femenina, así como el enfoque diferencial de género en la prestación del servicio; mecanismos de medición y monitoreo de datos de género y diversidad con personal dedicado en el nuevo observatorio de movilidad urbana sostenible de INTRANT; implementación de la [metodología de Mapas de Viaje](#) relativa a la accesibilidad e inclusión de PcD en el transporte público (BID, 2020); la implementación de buenas prácticas inclusivas²² en el espacio público tales como la readecuación de accesibilidad universal en intersecciones viales y semaforización peatonal con dispositivos sonoros para personas ciegas; y la mejora en la accesibilidad universal de la flota de autobuses

²¹ Programada inicialmente en 2020 fue reprogramada atendiendo a las prioridades del gobierno, producto de las necesidades impuestas por la emergencia sanitaria.

²² [Sello de Buenas Prácticas 2020](#), emitido a INTRANT por el Consejo Nacional de Discapacidad.

de operadores públicos y privados²³, incluyendo capacitación para conductores de sensibilización y servicio al usuario.

- 2.17 **Acciones en materia de CC.** El programa apoya actividades de mitigación de las emisiones de GEI ([EEO#3](#)) universalmente alineadas con el Acuerdo de París de acuerdo con el enfoque conjunto de los Bancos Multilaterales de Desarrollo (§2.40). Se destacan: (i) la reglamentación sectorial con incentivos a la renovación de flota y eficiencia energética; (ii) la implementación de nuevos corredores de transporte masivo y movilidad activa; y (iii) las herramientas tecnológicas para mejorar la planificación y la gestión de la movilidad de personas y carga. Entre ellas se incluyen medidas de mitigación específicas ante un potencial [riesgo de transición climática](#) del TAC, debido a su gran dependencia de combustibles fósiles ante futuras políticas de CC como posibles impuestos al carbono, tales como: (i) análisis de costos referenciales del transporte que consideran escenarios de sensibilidad ante la volatilidad en los precios de los combustibles fósiles; y (ii) vinculación entre el Componente IV relativo a TAC (§2.10) y las políticas y planes de ascenso tecnológico y electromovilidad (§2.33).
- 2.18 **Acciones de innovación y tecnología.** El programa apoya medidas de política que promueven la digitalización y el uso de nuevas tecnologías para lograr mayor efectividad, transparencia y eficiencia en la provisión de servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga. Entre ellas se destacan: simuladores de realidad virtual como parte del proceso de formación en seguridad vial y eco conducción para la obtención de la licencia de conducir de [vehículos livianos](#) y de [carga](#); modelo de interoperabilidad técnica, comercial e institucional del [ecosistema de recaudo electrónico²⁴ en transporte público en RD](#); estructuración de proyectos piloto de movilidad eléctrica, visando a la renovación de flota de autobuses urbanos; observatorio de movilidad urbana mediante tecnologías de la información; plataforma electrónica para el cálculo de costos referenciales de transporte ([CORTRAM 2.0](#)) de carga entre los principales orígenes y destinos del país; y una plataforma de Registro Nacional de [motocicletas](#) y [vehículos de carga](#).
- 2.19 **Acciones de Capacidad Institucional y Estado de Derecho.** La transformación sectorial impulsada por el programa tiene como uno de sus pilares el fortalecimiento de la institucionalidad con el INTRANT como principal actor (§2.4). Para esto se promueve la consolidación de una estructura institucional robusta capaz de responder a las necesidades del sector mediante la creación y correcto funcionamiento de las Direcciones de Movilidad Sostenible; Transporte Terrestre de Pasajeros; Tránsito y Vialidad; y Transporte Terrestre de Carga; entre otras. Estas instancias son las encargadas de liderar, articular y promover las políticas y proyectos orientados a la prestación de servicios eficientes y de calidad.
- 2.20 **Generación de empleo.** El GdRD ha priorizado, como parte de su estrategia de reactivación económica para los próximos años, en línea con el [PMUS del GSD y Santiago](#), el [Plan Nacional de Infraestructura \(PNI\)](#) y las líneas de acción [NDC – RD](#), la implementación de proyectos y estrategias que promueven la movilidad sostenible y que generarán [beneficios directos](#) en la generación de

²³ Entre 2018 – 2022 se incrementó en 104 el número de autobuses con criterios de accesibilidad universal en el SITP del GSD.

²⁴ [Reconocimiento Internacional](#) del XX Congreso Español de Sistemas Inteligentes de Transporte, 2020.

[empleo](#) formal y de calidad. Lo anterior bajo un marco regulatorio e institucional fortalecido con un enfoque inclusivo apoyado por este programa.

- 2.21 **Estrategia sectorial del país.** La [END](#) establece entre sus principales objetivos “la mejora de la calidad de los servicios de transporte a través de un marco regulatorio e institucional que garantice un sistema de transporte de pasajeros y de carga de calidad, ordenado, seguro, ambientalmente sostenible, que opere en condiciones de competencia, a fin de reducir la incidencia del gasto de transporte en los presupuestos familiares y en los costos empresariales”. A su vez, la [Estrategia Nacional de Competitividad](#) concuerda con estos lineamientos promoviendo reformas orientadas a la transformación del modelo de prestación de los servicios de transporte en los corredores del SITP a nivel nacional. Finalmente, la [Evaluación de Necesidades de Recuperación por los Impactos de la COVID-19](#) (GdRD, 2021) apoyado por el Banco, en su eje 7.3 de recuperación económica sostenible destaca la reactivación de la movilidad urbana como un factor clave, especialmente para mujeres y grupos vulnerables.
- 2.22 **Experiencia del Banco en el sector.** El Banco brinda un importante apoyo a través de Cooperación Técnica (CT) (§2.23) a nivel sectorial, facilitando el diálogo y mejores prácticas en la preparación como ejecución de programas de inversión de infraestructura de transporte en RD. Se destacan: (i) el Programa de Rehabilitación y Mantenimiento de Infraestructura Vial ([5504/OC-DR, 2022](#)); (ii) el Programa de Rehabilitación y Ampliación del Puerto de Manzanillo ([5282/OC-DR, 2021](#)); y (iii) el Programa de Desarrollo Agroforestal Sostenible ([4553/OC-DR, 2019](#)); estos dos últimos en ejecución. Este programa es complementario por cuanto consolida las bases regulatorias y complementa la planificación sectorial orientada a mejorar los servicios prestados por la infraestructura y minimizar sus externalidades en términos de seguridad vial, congestión vehicular y emisiones de GEI. A nivel regional, el Banco ha trabajado en [13 programas de reforma](#) de políticas en transporte, incluyendo la primera operación de esta serie.
- 2.23 **Cooperación Técnica.** La CT de apoyo operativo “Apoyo al desarrollo del Programa de Reformas de Movilidad, Transporte terrestre y Seguridad Vial” ([ATN/OC-18636-DR](#)) con un monto de US\$300.000, en ejecución; la CT de apoyo al cliente “Plan Estratégico para la Transformación de la Movilidad de Santo Domingo” ([ATN/OC-16791-DR](#)) con un monto de US\$500.000, ya ejecutada, que apoyó la primera operación del Programa; y la CT de apoyo al cliente “Implementación de un Sistema Interoperable de Recaudo Electrónico” ([ATN/OC-17580-DR](#)) con un monto de US\$285.000, ya ejecutada, que ha contribuido a diseñar e implementar las reformas de ámbito regulatorio, institucional y de planificación contenidas en este programa. Estas CTs apoyan a la mitigación de los riesgos identificados y complementan el apoyo brindado por la AFD/UE a través de recursos no reembolsables de la Caribbean Investment Facility (CIF) por valor de 10 millones de euros orientados a la [implementación del PMUS](#) en SD.
- 2.24 **Lecciones aprendidas.** De la experiencia sectorial del Banco en la región ([Panamá, Colombia](#)) y en [RD](#), se destacan las siguientes lecciones aprendidas: (i) contar con instrumentos normativos actualizados y específicos para el sector; (ii) disponer de una cabeza coordinadora interinstitucional al más alto nivel del

gobierno; (iii) diseñar herramientas de planificación integradas que se nutran de bases de datos actualizadas y modernas; (iv) promover el diálogo con el sector privado como factor clave para la sostenibilidad de las reformas; y (v) priorizar la implementación de planes sectoriales con apoyo sostenido de recursos de CT complementaria al presupuesto público, para accionar y medir los resultados en el mediano y largo plazo. Esta serie programática permite consolidar dichas lecciones, atendidas en su diseño con el apoyo continuo del Banco y de la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) durante la conceptualización técnica de estas seis medidas bajo la segunda operación, mediante: (i) el fortalecimiento y consolidación del INTRANT y sus observatorios de Seguridad Vial y de Movilidad; (ii) la implementación efectiva y gradual de los proyectos del [PMUS](#) en materia de [corredores del SITP](#) y [movilidad activa](#); (iii) la adopción de lineamientos relacionados en los reglamentos sectoriales aprobados como el sistema de licencias por puntos, planes laborales de seguridad vial o [entornos escolares seguros](#); y (iv) la formulación de herramientas tecnológicas para mejorar el [análisis de datos y la planificación](#) del sector; entre otras acciones.

- 2.25 **Efectividad de las reformas.** En materia de seguridad vial, [estudios](#) señalan²⁵ que contar con una sola entidad coordinadora y una estrategia nacional, que incluya a ministerios y sociedad civil, es determinante para dar una respuesta sostenible a esta problemática. En movilidad urbana, ajustes en la normatividad relacionada al transporte público de pasajeros, demuestran un incremento en la velocidad de desplazamiento de sus usuarios²⁶. Para el TAC, diferentes análisis²⁷ indican que las reformas institucionales tienen correlación positiva con el crecimiento económico y la inversión extranjera directa.
- 2.26 **Justificación.** Estas reformas de política representan un hito en la transformación del transporte en el marco de la estrategia sectorial del GdRD (¶2.21) y la Ley 63-17, buscando mejorar los indicadores de productividad, seguridad y competitividad a través de la generación de las bases reglamentarias y normativas para la provisión de mejores servicios de infraestructura, en línea con la agenda que introduce el DIA 2020 – De Infraestructura a Servicios²⁸, de promover servicios de transporte más eficientes, inclusivos y sostenibles. Específicamente, el programa aborda, las principales brechas del país en materia de siniestralidad vial e ineficiencias en el transporte público y en el TAC (¶1.4 a ¶1.9), sentando las bases del marco reglamentario e institucional del sector y materializando su implementación a través de nuevos instrumentos de gestión, planificación y herramientas tecnológicas, con una adicionalidad transversal en materia de Capacidad Institucional y Estado de Derecho (¶2.19), CC (¶2.17) y Género y Diversidad (¶2.16).
- 2.27 **Coordinación con organismos multilaterales y/o con otros donantes.** De modo análogo al primer programa de la serie, esta operación y apoyo técnico al GdRD se realiza en coordinación con la AFD. El cofinanciamiento se realiza dentro del Acuerdo Marco bajo la modalidad de *parallel cofinancing without services*, que contempla la suscripción de un acuerdo de cooperación específico, para esta segunda operación e incluirá las siguientes implicaciones operativas: la

²⁵ [BM, 2009.](#)

²⁶ [Ministerio de Transporte de Colombia, 2015.](#)

²⁷ [Fung, 2005.](#)

²⁸ [BID, 2020.](#)

coordinación del diseño y cumplimiento de las condiciones de una única Matriz de Políticas; la preparación independiente de contratos de préstamo; la presentación simultánea al Congreso Nacional para su ratificación; y la elegibilidad para desembolso mediante la entrada en vigencia de los contratos de préstamo respectivos de cada cofinanciador y el seguimiento y monitoreo conjunto.

E. Objetivos, componentes y resultados esperados

- 2.28 **Objetivo general y objetivos específicos.** El objetivo general del programa es contribuir a consolidar un transporte terrestre seguro y eficiente a través de reformas en tres subsectores: (i) seguridad vial; (ii) movilidad urbana; y (iii) TAC. Los objetivos específicos son: (i) la operacionalización de un marco normativo robusto con visión de futuro fundamental para la planificación sectorial; (ii) el fortalecimiento institucional de las entidades competentes; y (iii) el desarrollo de herramientas de planificación orientadas hacia la adopción de nuevos estándares técnicos en el sector.
- 2.29 **Componentes.** La Matriz de Políticas establece la secuencia de compromisos para el programa, estructurados en los siguientes componentes. Los ajustes hechos en la Matriz de Políticas no afectan el logro de los objetivos de la serie.
- 2.30 **Componente I. Estabilidad macroeconómica.** El objetivo de este componente es asegurar un marco macroeconómico estable y consistente con los objetivos del programa, según lo establecido en la Matriz de Políticas y en la [Carta de Política Sectorial](#).
- 2.31 **Componente II. Seguridad vial como pilar de desarrollo sectorial.** El componente tiene por objetivo priorizar la seguridad vial como pilar del desarrollo sectorial en sus marcos legal, regulatorio e institucional, y en sus herramientas de planificación. En seguimiento a las reformas realizadas durante la primera operación, esta segunda operación apoyará: (2.1.1.1) la emisión por el INTRANT de al menos tres normativas técnicas derivadas del reglamento de inspección técnica vehicular, que integren criterios de eficiencia energética; (2.1.1.2) el inicio del proceso de concesión de las estaciones de inspección técnico vehicular, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Inspección Técnica Vehicular, para garantizar el mantenimiento, las condiciones de seguridad y eficiencia energética del parque automotor; (2.1.2.1) la emisión de normativas técnicas derivadas de los reglamentos, relativas a escuelas de conductores, capacitación, formación y educación vial con parámetros de conducción eficiente, certificados médicos psicofísicos de conductores y centros médicos autorizados y de licencias de conducir; (2.1.2.2) la operación de al menos dos centros de licenciamiento de conductores de acuerdo con los reglamentos aprobados de licencias de conducir y de capacitación, formación y educación vial, que fomentan prácticas de conducción eficiente y una mejor fiscalización; (2.1.2.3) la habilitación de al menos una escuela de conductores conforme a los reglamentos aplicables, orientada a la mejora del comportamiento en las vías y conducción eficiente; (2.1.2.4) el avance en la implementación del sistema de puntos de licencia de conducción mediante la aprobación de dos normativas técnicas, sistemas de información tecnológica, centros de inspección médica y mesa de coordinación intersectorial, de acuerdo con los requisitos establecidos en el reglamento aprobado; (2.1.3) la aprobación del Reglamento de Transporte en Motocicletas, Bicicletas y otros

Vehículos de Movilidad Personal, que define entre sus especificaciones las normas generales de circulación, el uso de estos modos para prestación de servicios y estándares mínimos del uso de cascos, entre otros, con disposiciones específicas en materia de: prevención de la violencia contra la mujer y equidad de género; accesibilidad universal para PcD; ascenso tecnológico y seguridad del usuario; (2.2.1) la implementación de al menos cinco acciones del plan operativo de vigilancia y control, para reforzar el cambio en el comportamiento de los conductores y asegurar la articulación entre INTRANT como entidad reguladora y DIGESETT como fiscalizadora; (2.2.2.1) el fortalecimiento de la capacidad de recolección de información, análisis de datos y definición de políticas públicas del OPSEVI, incorporando información del INTRANT y del Sistema Nacional de Emergencia 911, que permita mejorar la atención a víctimas; (2.2.2.2) el fortalecimiento de las funciones del OPSEVI como órgano consultor del gobierno central y de los ayuntamientos para la política de seguridad vial; (2.2.2.3) el avance en la implementación de al menos cinco acciones del Plan de Acción aprobado para la intervención de puntos críticos seleccionados por el INTRANT y el MOPC; (2.2.3) la remisión al OPSEVI de información relativa a siniestros de tránsito y su atención por parte de las Unidades Técnicas de Investigación, para facilitar la determinación de las causas y efectos de los siniestros de tránsito y reforzar los mecanismos de prevención; (2.3.1) la implementación de al menos 10 acciones prioritarias definidas en el PENSV, incluyendo al menos dos que contribuyan a la reducción de emisiones de GEI; (2.3.2) el avance en la implementación de al menos cinco acciones del Plan Operativo de Comunicación aprobado que permita generar conciencia de las acciones del PENSV; (2.3.3.1) la aprobación del Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a desarrollar por empresas, administraciones públicas y otras organizaciones, que permite potenciar hábitos de movilidad seguros, saludables y amigables con el medioambiente; (2.3.3.2) la elaboración de al menos dos Planes Laborales Piloto de Seguridad Vial y Movilidad, incluyendo lineamientos de transporte no motorizado y compartido; (2.3.4) la implementación de acciones del Convenio Marco de Cooperación entre el INTRANT y el MINERD a través de la integración de la educación vial en el currículo de las escuelas públicas; (2.3.5) la implementación de al menos cinco acciones prioritarias definidas en el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas; y (2.3.6) el desarrollo de una metodología y su implementación del Programa de Entornos Escolares Seguros, orientado a garantizar la seguridad de la movilidad en el entorno de centros educativos a nivel nacional.

- 2.32 En la preparación de la presente operación se mantienen los mecanismos activadores identificados en la primera operación y se reflejan como condiciones de política de esta segunda operación con ajustes en la redacción de las condiciones (2.1.1.2), (2.1.2.1), (2.1.2.2), (2.1.2.3), (2.1.2.4), (2.2.1), (2.2.2.1), (2.2.3), (2.3.1), (2.3.2), (2.3.3.2) y (2.3.4) para dar mayor claridad sobre los resultados esperados a la hora de implementar la reforma y/o dar más detalles sobre el alcance de cada una. Adicionalmente las condiciones (2.1.3), (2.2.2.2) y (2.3.3.1) reflejan un mayor avance de lo esperado, habiéndose logrado la aprobación de los reglamentos de Transporte en Motocicletas, Bicicletas y otros Vehículos de Movilidad Personal, y de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad. Finalmente se adicionó una condición (2.3.6), teniendo en cuenta la relevancia que ha tenido la estrategia de Entornos Escolares Seguros, como

mecanismo para garantizar una movilidad segura en centros educativos del país ([EER#3](#)).

- 2.33 **Componente III. Movilidad urbana accesible, asequible y eficiente.** El componente tiene por objetivo contribuir a la consolidación de un sector de movilidad urbana eficiente, seguro e innovador a través de mejoras en la calidad de los servicios de transporte urbano e interurbano. Para avanzar en esta consolidación, la segunda operación apoya específicamente: (3.1.1.1) la aprobación del reglamento de servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano que, en adición a los temas mencionados en el anteproyecto de ley de la primera operación, incluya disposiciones específicas en materia de: prevención de la violencia contra la mujer y equidad de género; accesibilidad universal para PcD; y ascenso tecnológico en la renovación de flota, que contribuye a la reducción de emisiones de GEI; (3.1.1.2) el avance en el desarrollo de una metodología de estructuración tarifaria para transporte público que incluya posibles sistemas de integración con otros modos, basado en los resultados de un proyecto piloto de corredores; (3.1.1.3) el desarrollo de un modelo de interoperabilidad técnica, comercial e institucional para recaudo electrónico del transporte público del GSD; (3.1.2) el avance en el proceso de otorgamiento de las licencias de operación de las rutas establecidas de acuerdo con la Ley 63-17, para los entes prestadores del servicio público de transporte de pasajeros transformados en empresas u otras personas jurídicas, donde se evidencie la implementación del Plan de Manejo Social; (3.1.3) el avance en el proceso de renovación de vehículos de pasajeros y carga incentivando flotas con tecnologías limpias o de bajo carbono; (3.1.4.1) la aprobación de la reglamentación de Transporte Escolar, Transporte Turístico y Transporte Privado de Trabajadores, que incluyan disposiciones específicas en materia de: prevención de la violencia contra la mujer y equidad de género; accesibilidad universal para PcD; y ascenso tecnológico en la renovación de flota, que contribuye a la reducción de emisiones de GEI; (3.1.4.2) la aprobación de la normativa aplicable a los procedimientos para el otorgamiento de licencias en el transporte escolar y directrices para el registro de operadores; (3.2) el avance en el desarrollo normativo, institucional y reglamentario relativo a la electromovilidad que incluya incentivos a los vehículos de energía alternativa del transporte público, bajo el Acuerdo de Cooperación Interinstitucional establecido entre INTRANT y MEM; (3.3.1) el avance en el proceso de transformación y formalización efectiva de la operación de al menos tres corredores de transporte público identificados en el SITP, en el marco de la Ley 63-17; (3.3.2) la elaboración de al menos dos planes locales estratégicos de movilidad con base en las guías aprobadas, incluyendo lineamientos de planificación urbana, gestión de uso del suelo urbano que promueva el desarrollo orientado al tránsito, accesibilidad universal para PcD, eficiencia energética y reducción de GEI; (3.3.3) la implementación de al menos cinco acciones prioritarias definidas en el PMUS del GSD, incluyendo objetivos de mitigación al CC y promoción de modos activos; (3.3.4) la implementación de al menos dos acciones prioritarias de mediano plazo definidas en el Plan Peatón Seguro; (3.3.5.1) el avance en el desarrollo de planes e implementación de acciones de género y diversidad para mejorar la inclusión en los servicios de transporte público; y (3.3.5.2) la estructuración de un observatorio de movilidad urbana sostenible, cuya misión es medir y monitorear la implementación de las políticas de movilidad utilizando tecnologías de información e incorporando indicadores de

género, diversidad, reducción de emisiones de GEI, e información de desplazamientos/viajes orientados a la planificación urbana.

- 2.34 En la preparación de la presente operación, en su mayoría, se mantienen los mecanismos activadores identificados en la primera operación y se reflejan como condiciones de política de esta segunda operación, ajustando las condiciones (3.1.1.1), (3.1.4.1) y (3.3.5.1) para reflejar un mayor avance de lo esperado, proponiéndose llegar a la aprobación de los reglamentos, así como la promoción e implementación de acciones en aspectos transversales como género, inclusión, eficiencia energética, entre otros. Las condiciones (3.1.4.2), (3.2), (3.3.2) y (3.3.5.2) reflejan ajustes para dar mayor claridad sobre los resultados esperados a la hora de implementar la reforma y/o dar más detalles sobre su alcance. La condición (3.2.1) relativa a las Direcciones de Movilidad Sostenible, Transporte Terrestre de Pasajeros y de Tránsito y Vialidad fue eliminada y fusionada con la (4.2.1) por hacer referencia a un mismo ajuste institucional dentro del INTRANT; mientras la (3.3.1) se reformuló en vista de la decisión del GdRD de no realizar una licitación para los nuevos corredores de transporte público, y adelantar un proceso de transformación y formalización con los operadores existentes. Estos cambios permiten alcanzar los objetivos originalmente establecidos con las dos operaciones de la serie ([EER#3](#)).
- 2.35 **Componente IV. TAC eficiente y sostenible.** El componente tiene por objetivo contribuir a la mejora en la calidad de los servicios del TAC a través del fortalecimiento del su marco legal y regulatorio, marco institucional y herramientas de planificación. La segunda operación complementa las acciones adelantadas en la primera a través de: (4.1.1) la aprobación del reglamento del TAC que, en adición a los aspectos centrales incluidos en el anteproyecto de ley de la primera operación, incluya disposiciones de eficiencia energética y eco conducción; (4.1.2) elaboración de un estudio base para definir la estructura referencial de costos para el movimiento terrestre de carga, visibilizando la vulnerabilidad ante el precio de energías fósiles y evaluando los beneficios de tecnologías de transporte de bajas emisiones; (4.1.3) el desarrollo de una plataforma electrónica para el cálculo de costos referenciales de transporte de carga entre principales orígenes y destinos del país; (4.2.1) el funcionamiento de las Direcciones de Movilidad Sostenible, Transporte Terrestre de Pasajeros, Tránsito y Vialidad, y Transporte Terrestre de Carga; (4.2.2) el avance en la socialización de las políticas públicas vinculadas a los temas del transporte marítimo, portuario y terrestre, con la mesa técnica intersectorial incluyendo la propuesta de desarrollo del Piloto de formalización empresarial y corredores logísticos eficientes; y (4.2.3) la implementación de un Proyecto Piloto de Formalización Empresarial para el transporte terrestre de carga, con foco en el diseño de un sistema de información referencial para la estimación de costos logísticos y del transporte terrestre de carga, que fomente el factor de utilización de los vehículos y reduzca el número de viajes vacíos; (4.2.4) el avance en la implementación de un Proyecto Piloto de Corredores Logísticos Eficientes, reduciendo el tránsito de vehículos pesados en SD; y (4.2.5) la implementación del Registro Nacional de Vehículos de Cargas, que tiene como objetivo la caracterización del parque vehicular de carga a nivel nacional.
- 2.36 En relación con los mecanismos activadores identificados como parte de la Matriz de Política en la primera operación de la serie programática, se mantienen como condiciones con ajustes en la redacción las condiciones (4.1.2), (4.1.3), (4.2.2) y

(4.2.3) para dar más detalles sobre su alcance. La condición (4.1.1) refleja un avance mayor de lo inicialmente planteado, proponiéndose la aprobación del reglamento propuesto; mientras la condición (4.2.1) se modificó para fusionarla con la (4.3.1) (¶2.34). Se incluyen dos condiciones nuevas (4.2.4) y (4.2.5) sobre acciones concretas en pro de la eficiencia y control del TAC ([EER#3](#)).

- 2.37 **Principales indicadores de resultado.** Como impactos centrales del programa se espera una reducción en los siniestros viales, reducción en emisiones contaminantes por cambios en el parque vehicular, incremento en el uso del transporte público, así como un aumento en la productividad del TAC. Algunos de los resultados principales incluyen: (i) aumento en el porcentaje de conductores con licencia de conducción emitidas bajo el nuevo sistema; (ii) aumento en el número de vehículos que cumplen con los requisitos de inspección técnico mecánica aplicables; (iii) mejora en la percepción de los usuarios respecto a las condiciones de movilidad en los principales centros urbanos; (iv) aumento de empresas de transporte (público y TAC) que avanzan en las gestiones para su formalización; y (v) aumento gradual en el porcentaje del parque vehicular renovado (público y TAC).
- 2.38 **Beneficiarios del programa.** La mejora en los procesos regulatorios, la planificación sectorial y la gestión institucional impactarán en la productividad y calidad de vida haciendo más costo-eficientes y seguros los servicios de transporte. En este sentido, el programa beneficiará a la sociedad en general, con la promoción de políticas en materia de seguridad vial que buscan una disminución en los índices de siniestralidad y mortalidad. También, los usuarios y prestadores del servicio de transporte público, quienes disfrutarán, respectivamente, de una dignificación laboral y de un servicio accesible, asequible e inclusivo; y para el TAC, los beneficios serán percibidos por las empresas del sector logístico, producción y comercio, al contar con una movilización de mercancías más eficiente con impactos positivos en los costos de transporte.
- 2.39 **Sostenibilidad y desafíos pendientes.** El GdRD ha brindado apoyo decidido a esta serie programática, adicionando acciones institucionales que refuerzan su compromiso con las reformas sectoriales. Su sostenibilidad se enmarca en: (i) la aprobación de reglamentos y normativas derivados de la Ley 63-17 que blindan un marco sectorial integral y moderno frente a los retos del sector transporte; (ii) la consolidación del INTRANT como entidad líder responsable de la regulación, planificación y operativización de las reformas; y (iii) la [estructuración](#) del Gabinete de Transporte y [creación](#) de la Oficina de Desarrollo de Proyectos de Movilidad Urbana e Interurbana, apoyado por programas de asistencia técnica del Banco y la AFD. Para lograr los impactos propuestos en el mediano plazo, se requerirá de mayor inversión orientada a la implementación integral de las acciones del: (i) PENSV 2021 – 2030 en cuanto a una mayor fiscalización y control; masificación de los Entornos Escolares Seguros, atención de puntos críticos y campañas de comunicación y concienciación a nivel regional; y (ii) PMUS para la estructuración e implementación de los proyectos de transporte público del SITP; transformación empresarial del TAC y renovación de flota vehicular hacia tecnologías limpias, entre otras. Organismos internacionales como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID o Banco), la AFD y el Banco Mundial (BM) han mostrado su interés en apoyar estos planes.

- 2.40 **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional (AB-3190-2) y se alinea con el desafío de desarrollo de Productividad e Innovación, con enfoque en la provisión de servicios públicos seguros y asequibles y la promoción de nuevas tecnologías como la electromovilidad (§2.17). Asimismo, se alinea con las áreas transversales de: (i) CC y Sostenibilidad Ambiental, al: (a) contribuir a reducir las emisiones de GEI con nuevos esquemas regulatorios sectoriales que incluyen compromisos de eficiencia energética; y (b) promover planes sectoriales que respondan a la mitigación (renovación de la flota) con implementación de nuevos proyectos transporte masivo y de movilidad eléctrica (§2.33); (ii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, al promover reformas que fortalecen las capacidades de instituciones del sector, en supervisión, planificación y regulación sectorial dirigida a mejorar su eficiencia y transparencia; y (iii) Género y Diversidad, al formalizar su atención en la estructura organizacional y la propuesta de lineamientos sectoriales y políticas institucionales inclusivas tanto para mujeres como para PcD. Adicionalmente, el programa contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2020 – 2023 ([GN-2727-12](#)), mediante los indicadores de “países con marcos reforzados de políticas de igualdad de género y diversidad” e “instituciones con capacidades gerenciales y de tecnología digital reforzadas”. El 68,29% de los recursos de la operación se asocian con políticas que promocionaran actividades de mitigación al CC, según la [metodología conjunta de los Bancos Multilaterales de Desarrollo \(BMD\) de estimación de financiamiento climático](#). Estos recursos contribuyen a la meta del BID de aumentar el financiamiento de proyectos relacionados con CC a un 30% de las aprobaciones de operaciones en 2022. Asimismo, el programa se alinea con las metas de: (i) mitigación del Acuerdo de París, al apoyar la transición hacia trayectorias de descarbonización en el transporte urbano y de carga sin crear retos sustanciales en materia de emisiones comprometidas; y (ii) adaptación del Acuerdo de París, al no implicar acciones de política que exacerben riesgos físicos de CC o que limiten las capacidades de adaptación al CC en el largo plazo.
- 2.41 El programa se alinea con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), mediante reformas que promuevan: (i) un marco regulatorio robusto y sólida estructura institucional que consolide una política de servicios de movilidad seguros, asequibles y accesibles; y (ii) la sostenibilidad ambiental mediante la promoción, estructuración y/o implementación de proyectos de transporte masivo, modos activos y movilidad eléctrica. Asimismo, el programa es consistente con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-12) al impulsar reformas orientadas a: (i) fortalecer la regulación y mejorar las capacidades de las instituciones del sector transporte para mejorar la provisión de servicios por parte del sector público y operadores privados, con criterios de sostenibilidad ambiental e inclusión social en materia de género y PcD; y (ii) impulsar la transformación tecnológica del sector mediante la adopción de herramientas que refuercen los procesos de planificación, sistemas de monitoreo y calidad de datos en materia de siniestralidad vial y movilidad urbana. El programa se alinea con la estrategia del Grupo BID con el País ([GN-3084](#)), especialmente con: (i) el área de reactivación productiva sostenible e inclusiva por cuanto las reformas propuestas se orientan a la mejora del marco normativo e institucional y a la implementación de proyectos orientados a reducir las deficiencias y externalidades del sector transporte; y (ii) el área de mejora de la gestión pública e institucionalidad por cuanto existen reformas dirigidas a

mejorar la eficiencia en la prestación de servicios de movilidad y al desarrollo de herramientas digitales.

- 2.42 Finalmente, el programa se alinea con la [Visión 2025 Reinvertir en las Américas: Una Década de Oportunidades](#) específicamente con la meta estratégica de Reactivación del Sector Productivo porque impulsará: (i) un mayor volumen de inversiones eficientes aplicando principios de sostenibilidad ambiental (§2.17), social, financiera e institucional; (ii) el cierre de brechas de acceso a servicios de movilidad seguros y eficientes, impactando en el desarrollo productivo y social; y (iii) con la economía digital (§2.18) al promover el uso de nuevas tecnologías innovadoras para mejorar la prestación del servicio de transporte público urbano. La operación está incluida en el Programa de Operaciones 2022 (GN-3087) como parte del programa indicativo para el país en 2022 (DR-O0008).

III. DIMENSIONAMIENTO, RIESGOS, PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

A. Dimensionamiento

- 3.1 **Instrumento de financiamiento.** La presente operación es financiada por un Préstamo Programático de Apoyo a Reformas de Política (PBP) compuesto por dos operaciones financiadas de forma independiente, pero relacionadas técnicamente. El PBP constituye el instrumento del Banco más apropiado para apoyar la profundización de los avances del gobierno en la gestión sostenible del sector, teniendo en cuenta que facilita el diálogo de política con el país, brinda plazos necesarios para implementar reformas y oportunidad para revisar los avances logrados en la primera operación (4914/OC-DR) de US\$250 millones.
- 3.2 **Dimensionamiento de la operación.** Esta segunda operación será con cargo al Capital Ordinario (CO) del Banco por US\$200 millones y la AFD por US\$200 millones, bajo un esquema de financiamiento conjunto. De acuerdo con lo establecido en el párrafo 3.27, literal (b) del documento de “Préstamos en Apoyo de Reformas de Política: Directrices sobre Preparación y Aplicación (CS-3633-2)”, el dimensionamiento de la operación se realizó en función de las necesidades de recursos fiscales que enfrenta el país. Para 2022, las necesidades de financiamiento del gobierno central equivalen a 4,9% del PIB. El monto de la operación está destinado a cubrir parte de este financiamiento, representando 8% de las necesidades de financiamiento totales.
- 3.3 **Condiciones contractuales especiales previas al único desembolso del financiamiento:** (i) cumplimiento con las condiciones de reforma de política establecidas en la Matriz de Políticas (Anexo II); (ii) entrada en vigencia del Contrato de Préstamo entre la Agencia Francesa de Desarrollo y la República Dominicana, con el fin de garantizar la integralidad de la reforma; y (iii) el cumplimiento de las demás condiciones establecidas en el Contrato de Préstamo. El Banco podrá solicitar auditorías externas de conformidad con lo establecido en la política.

B. Riesgos

- 3.4 **Riesgos ambientales y sociales.** De acuerdo con la Directiva B.13 de la Política Operativa de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (GN-2208-20 y

OP-703), este programa no requiere de clasificación de impactos ex ante. La operación no financiará infraestructura bajo ninguno de los componentes. Las reformas propuestas podrían generar impactos sociales indirectos relacionados con el mercado laboral del sector transporte, producto de la formalización empresarial. Este riesgo se considera “moderado”. Entre las acciones de mitigación se contemplan: (i) la implementación de las acciones de acompañamiento y capacitación previstas por INTRANT en su plan de gestión social de los nuevos corredores del SITP; (ii) evaluación ambiental y social del programa de reformas del sector transporte terrestre y movilidad urbana, incluido como medio de verificación de la reforma de política asociada; y (iii) acciones específicas de fortalecimiento a INTRANT a través de recursos de CT del BID y la AFD.

- 3.5 **Riesgo de gestión pública y gobernabilidad.** Se identifica un riesgo medio de carácter operativo la demora en los procesos de aprobación de los reglamentos y normativas técnicas sectoriales. Este riesgo será mitigado mediante la asesoría técnica a través de la ATN/OC-18636-DR en la revisión de los documentos, acompañamiento durante los procesos de consulta pública, proceso de socialización interinstitucional y sociedad civil para su posterior aprobación.

C. Plan de implementación y gestión

- 3.6 **Resumen de arreglos de implementación.** El prestatario será la RD. La ejecución del programa y la utilización de los recursos del financiamiento serán llevados a cabo por el prestatario por intermedio del Ministerio de Hacienda (MH), en su calidad de Organismo Ejecutor (OE).
- 3.7 El OE coordinará el cumplimiento de las condiciones de política con el INTRANT, de conformidad con las atribuciones que le otorga la Ley 63-17, en coordinación con otras entidades del Estado como la DIGESETT o el MOPC con competencias complementarias descritas bajo el mismo marco jurídico. El OE es responsable de: (i) impulsar acciones asociadas al logro de los objetivos de política; (ii) proveer evidencia del cumplimiento de los compromisos contractuales y la consolidación de las acciones de reforma sectorial descritas (Anexo II), así como cualquier otra evidencia que el Banco necesite para aprobar el respectivo desembolso; y (iii) reportar al Banco la información de los indicadores de desempeño para evaluar los resultados del programa.
- 3.8 **Resumen de los arreglos para el monitoreo y evaluación de resultados.** El seguimiento del programa se basa en la verificación de las condiciones de política identificadas en la matriz de medios de verificación ([EER#2](#)). El cumplimiento de estas se realizará a través del MH con el apoyo del INTRANT. El BID en coordinación con la AFD monitoreará su ejecución, por medio de reuniones de seguimiento semestral, donde los indicadores de la Matriz de Resultados (MdR) (Anexo III) guiarán este proceso durante la implementación. La evaluación del programa tiene por objeto verificar si los resultados e impactos previstos fueron alcanzados, una vez cumplido el plazo previsto para su cumplimiento en el Plan de Monitoreo y Evaluación del Programa ([EER#4](#)). Un Informe de Terminación del Proyecto (PCR por sus siglas en inglés) será preparado por el equipo de proyecto, hasta 24 meses tras el desembolso de esta segunda operación.

IV. CARTA DE POLÍTICA

- 4.1 **Carta de Política.** El Banco acordó con el GdRD los compromisos de política apoyados a través de este programa. Los mismos, junto con la estrategia macroeconómica del gobierno, están reflejados en la Matriz de Políticas (Anexo II), la Matriz de Medios de Verificación ([EER#2](#)) y la MdR (Anexo III). La Carta de Política ([EER#1](#)) ratifica el compromiso del gobierno con los objetivos y con las reformas contempladas para el conjunto de la operación programática.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		DR-L1140
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Prioridades Estratégicas del Grupo BID e Indicadores del CRF		
1. La pestaña de Alineación Estratégica en convergencia muestra la alineación con las prioridades estratégicas del Grupo BID. La pestaña de Matriz de Resultados enumera los indicadores del CRF con banderas		
2. La pestaña de Alineación Estratégica en convergencia muestra información sobre la alineación con los Objetivos de Desarrollo del país		
II. Development Outcomes - Evaluability		Evalueable
3. Evaluación basada en pruebas y solución		7.9
3.1 Diagnóstico del Programa		2.5
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		1.6
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		3.8
4. Análisis económico ex ante		N/A
5. Evaluación y seguimiento		9.5
5.1 Mecanismos de Monitoreo		4.0
5.2 Plan de Evaluación		5.5
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
6. Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad		Medio Bajo
La pestaña de Datos Ambientales y Sociales en convergencia muestra la clasificación de riesgo ambiental y social del proyecto		
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El Anexo III Arreglos Fiduciarios describe la dependencia del proyecto en el uso de sistemas nacionales (Criterios VPC / FMP)		
7. Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto		

Esta es la segunda operación de un PBP que busca mejoras en las políticas públicas que rigen el sector de transporte en República Dominicana (RD) dado que es un eje transversal que impacta sobre todas las actividades socioeconómicas y por ende en la productividad y competitividad. El sector que tuvo grandes pérdidas a causa de la pandemia y más allá de la crisis enfrenta grandes retos. Datos oficiales indican que la tasa de mortalidad por causa de tránsito fue de 30.9 y 25.9 muertes por cada 100 mil habitantes en 2019 y 2020, superando ampliamente las tasas en el mundo (18.2) y uno de los principales problemas de salud pública que enfrenta el país. Las pérdidas económicas debidas a los efectos de la congestión se estiman en alrededor de US\$300MM por año para RD. El valor de transporte de carga es tres veces superior al promedio mesoamericano. Además, el transporte terrestre - a causa de la antigüedad del parque vehicular que carece de inspecciones sistematizadas - aporta un estimado alto de las emisiones totales de gases de efecto invernadero del país. Hasta hace poco, había una gran cantidad de actores encargados del marco regulatorio del sector. En 2017 se aprobó una ley que consolida la regulación nombrando al INTRANT como el ente regulador y encargado de dar pie a una reforma. Este programa marca una colaboración con el gobierno para avanzar sobre las reformas y es la segunda operación de un PBP. El objetivo general del programa es contribuir a consolidar un transporte terrestre seguro y eficiente a través de reformas en tres subsectores: (i) seguridad vial, (ii) movilidad urbana, y (iii) en transporte automotor de carga (TAC). Los objetivos específicos son: (i) la operacionalización de un marco normativo robusto con visión de futuro fundamental para la planificación y reforma sectorial; (ii) el fortalecimiento institucional de las entidades competentes; (iii) el desarrollo de herramientas de planificación orientadas hacia la adopción de nuevos estándares técnicos del sector. Las reformas apuntan a proveer normativas y regular estándares para mejorar esta situación y los productos de la Matriz de Resultados corresponden a las iniciativas de la Matriz de Políticas. Por nombrar solo algunas de las muchas reformas impulsadas: (i) se van a emitir las normativas técnicas para inspección vehicular; (ii) se van a operacionalizar puntos de licencia de conducción; (iii) se van a implementar muchas acciones de seguridad incluyendo control de velocidad, uso de cinturón, control de consumo de alcohol; (iv) la aprobación del reglamento de TAC; (v) avances en el piloto de Corredores Logísticos Eficientes y (vi) que la infraestructura sea accesible para personas con discapacidad. Dentro de la Matriz de Resultados se captan varios beneficios en los resultados de mediano plazo como, por ejemplo: (i) las licencias emitidas bajo la nueva ley, (ii) el promedio diario de pasajeros en hora punta en el corredor piloto, (iii) la reducción en el subregistro de datos de siniestralidad vial, (iv) las unidades de carga registradas bajo el nuevo reglamento, (v) el porcentaje de vehículos que cumple con revisiones técnicas exigidas por la nueva ley, y (vi) el porcentaje de autobuses accesibles a personas con discapacidad; entre otros. Al cierre, se planifica una evaluación reflexiva.

MATRIZ DE POLÍTICAS

Objetivo. El objetivo general del programa es contribuir a consolidar un transporte terrestre seguro y eficiente a través de reformas en tres subsectores: (i) seguridad vial; (ii) movilidad urbana; y (iii) Transporte Automotor de Carga (TAC). Los objetivos específicos son: (i) la operacionalización de un marco normativo robusto con visión de futuro fundamental para la planificación sectorial; (ii) el fortalecimiento institucional de las entidades competentes; y (iii) el desarrollo de herramientas de planificación orientadas hacia la adopción de nuevos estándares técnicos en el sector.

Objetivo y Alcance	Reformas de Política I	Reformas de Política II	Estado de Cumplimiento de las Reformas de Política II ¹
Componente I. Estabilidad macroeconómica.			
1.1 Estabilidad macroeconómica.	1.1 Que exista un marco macroeconómico estable y consistente con los objetivos del programa y la Carta de Política Sectorial.	1.1 Que exista un marco macroeconómico estable y consistente con los objetivos del programa y la Carta de Política Sectorial.	Cumplida.
Componente II. Seguridad Vial como pilar de desarrollo sectorial.			
2.1 Priorizar la Seguridad Vial como pilar del desarrollo sectorial: marco legal y regulatorio.	2.1.1 Que, de acuerdo con la Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial No. 63-17, se haya aprobado y se encuentre vigente un reglamento de inspección técnica vehicular para transporte de pasajeros y de carga que actualice los estándares (considerando aquellos de eficiencia energética) necesarios a los efectos de procurar una constante mejora de la composición del parque de vehículos de la República Dominicana, incluyendo entre otros:	2.1.1.1 Que se hayan emitido por el INTRANT, al menos, tres normativas técnicas derivadas del reglamento de inspección técnica vehicular, que integren criterios de eficiencia energética.	Por cumplir, (tercer trimestre 2022).
	a. Regulación de estaciones de inspección técnica-vehicular. b. Condiciones vehiculares requeridas para la circulación. c. Protocolo y los instrumentos para realizar la inspección técnica vehicular. d. Normativa para la inspección técnico vehicular de vehículos de motor importados y vehículos usados.	2.1.1.2 Que se haya iniciado el proceso de concesión de las estaciones de inspección técnico vehicular, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Inspección Técnica Vehicular, para garantizar el mantenimiento, las condiciones de seguridad y eficiencia energética del parque automotor.	Cumplida, (primer trimestre 2022).
	2.1.2. Que de acuerdo con la Ley No. 63-17, se hayan aprobado y se encuentren vigentes los siguientes reglamentos en materia de Seguridad Vial que actualicen, entre otros requisitos para una conducción segura: a. El otorgamiento de licencias de conducción.	2.1.2.1 Que se hayan emitido las normativas técnicas derivadas de los reglamentos, relativas a Escuelas de Conductores, Capacitación, Formación y Educación Vial con parámetros de conducción eficiente, Certificados médicos psicofísicos de conductores y Centros Médicos Autorizados y de Licencias de Conducir.	Cumplida, (primer trimestre 2022).

¹ La presente información es de carácter meramente indicativo a la fecha del presente documento. De conformidad con lo establecido en el documento CS-3633-2 (Préstamos en Apoyo de Reformas de Política: Directrices sobre Preparación y Aplicación), el cumplimiento de todas las condiciones especificadas para el desembolso, incluido el mantenimiento de un marco apropiado de política macroeconómica, será verificado por el Banco al momento de la solicitud del correspondiente desembolso por el Prestatario y reflejado oportunamente en el memorando de elegibilidad para desembolso.

Objetivo y Alcance	Reformas de Política I	Reformas de Política II	Estado de Cumplimiento de las Reformas de Política II ¹
	b. La obtención del certificado psicofísico de conductores y de centros médicos autorizados para su expedición. c. El programa de capacitación, formación y educación vial. d. La habilitación de las escuelas de conductores. e. Un sistema de puntos de la licencia de conducción.	2.1.2.2 Que al menos dos centros de licenciamiento de conductores estén en operación de acuerdo con los reglamentos aprobados de Licencias de Conducir y de Capacitación, Formación y Educación Vial, que fomentan prácticas de conducción eficiente y una mejor fiscalización.	Cumplida, (primer trimestre 2020 ²).
		2.1.2.3 Que se habilite al menos una escuela de conductores conforme a los reglamentos aplicables, orientada a la mejora del comportamiento en las vías y conducción eficiente.	Cumplida, (tercer trimestre 2022).
		2.1.2.4 Que se haya avanzado en la implementación del sistema de puntos de licencia de conducción mediante la aprobación de dos normativas técnicas, sistemas de información tecnológica, centros de inspección médica y mesa de coordinación intersectorial, de acuerdo con los requisitos establecidos en el reglamento aprobado.	Cumplida, (segundo trimestre 2022).
	2.1.3 Que se haya aprobado por el CODINTRANT el anteproyecto de Reglamento de Uso y Transporte en Motocicletas, Bicicletas y Otros Vehículos de Movilidad Personal, que define entre sus especificaciones las normas generales de circulación, el uso de estos modos para prestación de servicios y estándares mínimos del uso de cascos, entre otros.	2.1.3 Que se haya aprobado el Reglamento de Transporte en Motocicletas, Bicicletas y otros vehículos de Movilidad Personal, que define entre sus especificaciones las normas generales de circulación, el uso de estos modos para prestación de servicios y estándares mínimos del uso de cascos, entre otros, con disposiciones específicas en materia de: prevención de la violencia contra la mujer y equidad de género; accesibilidad universal para personas con discapacidad; ascenso tecnológico y seguridad del usuario.	Cumplida, (segundo trimestre 2020).
2.2 Priorizar la Seguridad Vial como pilar del desarrollo sectorial: marco institucional.	2.2.1 Que se haya aprobado el plan operativo que facilita la coordinación entre INTRANT y la DIGESETT y define las acciones de vigilancia y control para la gestión de la movilidad.	2.2.1 Que se estén implementando al menos cinco acciones del plan operativo de vigilancia y control, para reforzar el cambio en el comportamiento de los conductores y asegurar la articulación entre INTRANT como entidad reguladora y DIGESETT como fiscalizadora, incluyendo las relacionadas con: a. Control de velocidad. b. Uso del cinturón de seguridad. c. Control al consumo de alcohol.	Cumplida, (primer trimestre 2022).
	2.2.2 Que el Observatorio Permanente de Seguridad Vial se encuentre funcionando y se haya fortalecido en su capacidad de recolección de datos y operativa a través de: a. La asignación presupuestaria y de personal para su funcionamiento.	2.2.2.1 Que se haya fortalecido la capacidad de recolección de información, análisis de datos y definición de políticas públicas del Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), incorporando información del INTRANT y del Sistema Nacional de Emergencia 911, que permita mejorar la atención a víctimas.	Cumplida, (primer trimestre 2022).

² El cumplimiento de algunas reformas en 2020 obedece a la priorización original de esta segunda operación de préstamo del Programa para este año, el cual fue postergado atendiendo a las necesidades y desafíos impuestos por la pandemia.

Objetivo y Alcance	Reformas de Política I	Reformas de Política II	Estado de Cumplimiento de las Reformas de Política II ¹
	<p>b. El desarrollo de una metodología para la consolidación, análisis, monitoreo de datos de siniestralidad.</p> <p>c. La intervención de puntos críticos en la red vial de manera coordinada con el MOPC y la DIGESETT.</p>	<p>2.2.2.2 Que se hayan fortalecido las funciones del OPSEVI como órgano consultor del gobierno central y de los ayuntamientos para la política de Seguridad Vial, mediante:</p> <p>a. la existencia de un protocolo para recopilación de información sectorial.</p> <p>b. el seguimiento y monitoreo utilizando indicadores para la definición de estadísticas clave en materia de Seguridad Vial.</p> <p>c. la producción de informes oficiales de siniestralidad anuales.</p> <p>d. el desarrollo de una metodología para la estimación anual de los daños económicos y los costos de los siniestros de tránsito.</p> <p>e. el desarrollo de un programa de formación de médicos legistas para determinación de la causalidad de siniestros y registro de defunciones.</p> <p>2.2.2.3 Que se hayan implementado al menos 5 acciones del Plan de Acción aprobado para la intervención de puntos críticos seleccionados por el INTRANT y el MOPC.</p>	<p>Cumplida, (primer trimestre 2022).</p>
	<p>2.2.3.1 Que exista un marco normativo que establezca Unidades Técnicas de Investigación de Accidentes (en campo) bajo la DIGESETT con atribuciones para:</p> <p>a. Llevar a cabo las indagaciones de lugar sobre los accidentes de tránsito.</p> <p>b. Recopilar los datos y elementos de prueba relativos a las causas y circunstancias del accidente de tránsito.</p> <p>c. Redactar informes con las explicaciones y relación circunstanciada de los accidentes.</p> <p>d. Registrar estadísticamente los accidentes de tránsito: su ubicación, causas y daños materiales y humanos, y a la propiedad privada o pública.</p> <p>2.2.3.2 Que se encuentren funcionando al menos cinco (5) Unidades Técnicas de Investigación de Accidentes con las atribuciones mencionadas en el marco normativo.</p>	<p>2.2.3 Que las Unidades Técnicas de Investigación de Accidentes de la DIGESETT se encuentren funcionando, para facilitar la determinación de las causas y efectos de los siniestros de tránsito y reforzar los mecanismos de prevención.</p>	<p>Cumplida, (primer trimestre 2022).</p>
<p>2.3 Priorizar la Seguridad Vial como pilar del desarrollo sectorial: herramientas de planificación.</p>	<p>2.3.1 Que se haya diseminado el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial (PENSV).</p>	<p>2.3.1 Que se hayan implementado al menos diez acciones prioritarias definidas en el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial (PENSV), incluyendo al menos dos que contribuyan a la reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI).</p>	<p>Cumplida, (primer trimestre 2022).</p>
	<p>2.3.2 Que el INTRANT haya aprobado un Plan Operativo de Comunicación que incluya campañas de educación y Seguridad Vial, orientación y concientización al ciudadano priorizando:</p>	<p>2.3.2 Que se hayan implementado al menos 5 acciones del Plan Operativo de Comunicación aprobado que permita generar conciencia de las acciones del PENSV.</p>	<p>Cumplida, (primer trimestre 2022).</p>

Objetivo y Alcance	Reformas de Política I	Reformas de Política II	Estado de Cumplimiento de las Reformas de Política II ¹
	a. Conducción y consumo de alcohol. b. Sistemas de Retención infantil. c. Control de velocidad. d. Cascos para motos.		
	2.3.3 Que el CODINTRANT haya aprobado un anteproyecto de Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a desarrollar por las Empresas, Administraciones Públicas y otras organizaciones.	2.3.3.1 Que se haya aprobado el Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a desarrollar por Empresas, Administraciones Públicas y otras Organizaciones, que permite potenciar hábitos de movilidad seguros, saludables y amigables con el medioambiente.	Cumplida, (tercer trimestre 2020).
	2.3.4 Que se haya acordado con el Ministerio de Educación (MINERD) la integración de la educación vial en el currículo educativo de la escuela pública a fin de fortalecer la educación ciudadana en materia de Educación y Seguridad Vial para el nivel primario y el nivel secundario y se hayan desarrollado los programas educativos.	2.3.3.2 Que se estén elaborando al menos dos Planes Laborales Piloto de Seguridad Vial y movilidad, incluyendo lineamientos de transporte no motorizado y compartido. 2.3.4 Que se estén implementando acciones del Convenio Marco de Cooperación entre el INTRANT y el MINERD a través de la integración de la educación vial en el currículo de las escuelas públicas.	Cumplida, (primer trimestre 2022).
	2.3.5 Que se haya aprobado el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas.	2.3.5 Que se hayan implementado al menos cinco acciones prioritarias definidas en el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas.	Cumplida, (primer trimestre 2022).
		2.3.6 Que se haya desarrollado una metodología y avanzado en la implementación del Programa de Entornos Escolares Seguros, orientado a garantizar la seguridad de la movilidad en el entorno de centros educativos a nivel nacional.	Cumplida, (primer trimestre 2022).
Componente III. Movilidad urbana accesible, asequible y eficiente.			
3.1 Contribuir a la consolidación de un sector de movilidad urbana eficiente, seguro e innovador a través de mejoras en la calidad de los servicios de transporte urbano e interurbano de pasajeros: marco legal y regulatorio.	3.1.1. Que se haya puesto a consulta pública el anteproyecto de reglamento integrado para la organización del transporte público que establezca, entre otros temas, los siguientes: a. la definición de tarifas bajo los criterios de asequibilidad y accesibilidad. b. las condiciones para el otorgamiento de licencias de operación a los transportadores. c. estándares de calidad y desempeño del servicio, incluyendo técnico-mecánicos del vehículo, de eficiencia energética y de emisiones contaminantes requeridos para la flota de transporte público.	3.1.1.1 Que se haya aprobado el reglamento del servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano que, en adición a los temas mencionados en el anteproyecto de ley de la primera operación, incluya disposiciones específicas en materia de: prevención de la violencia contra la mujer y equidad de género; accesibilidad universal para personas con discapacidad; y ascenso tecnológico en la renovación de flota, que contribuye a la reducción de emisiones de GEI.	Cumplida, (tercer trimestre 2020).
		3.1.1.2 Que se haya avanzado en el desarrollo de una metodología de estructuración tarifaria para transporte público que incluya posibles sistemas de integración con otros modos, basado en los resultados de un proyecto piloto de corredores.	Cumplida, (primer trimestre 2022).
		3.1.1.3 Que se haya desarrollado un modelo de interoperabilidad técnica, comercial e institucional para recaudo electrónico del transporte público del Gran Santo Domingo.	Cumplida, (primer trimestre 2022).
	3.1.2 Que se haya aprobado el procedimiento especial para que los entes prestadores del servicio público de	3.1.2 Que se haya avanzado en el proceso de otorgamiento de las licencias de operación de las rutas establecidas de	Cumplida, (tercer trimestre 2020).

Objetivo y Alcance	Reformas de Política I	Reformas de Política II	Estado de Cumplimiento de las Reformas de Política II ¹
	transporte de pasajeros actualmente operando se transformen en empresas u otras personas jurídicas de conformidad con lo previsto en la Ley 63-17.	acuerdo con la Ley 63-17, para los entes prestadores del servicio público de transporte de pasajeros transformados en empresas u otras personas jurídicas, donde se evidencie la implementación del Plan de Manejo Social.	
	3.1.3 Que se hayan constituido mecanismos ³ para manejar los recursos que serán asignados para la renovación vehicular del transporte de pasajeros y carga de acuerdo con lo establecido en la Ley 63-17, que incentive flotas con tecnologías limpias o de bajo carbono.	3.1.3 Que se esté avanzando en el proceso de renovación de vehículos de pasajeros y carga incentivando flotas con tecnologías limpias o de bajo carbono.	Cumplida, (primer trimestre 2022).
	3.1.4 Que se haya avanzado en la reglamentación del transporte especial mediante la aprobación por el CODINTRANT de los anteproyectos respectivos: transporte escolar, turístico y laboral.	3.1.4.1 Que se haya aprobado la reglamentación de Transporte Escolar, Transporte Turístico y Transporte Privado de Trabajadores, que incluyan disposiciones específicas en materia de: prevención de la violencia contra la mujer y equidad de género; accesibilidad universal para personas con discapacidad; y ascenso tecnológico en la renovación de flota, que contribuye a la reducción de emisiones de GEI.	Cumplida, (tercer trimestre 2020).
		3.1.4.2 Que se haya aprobado la normativa aplicable a los procedimientos para el otorgamiento de licencias en el transporte escolar y directrices para el registro de operadores.	Por cumplir, (tercer trimestre 2022).
3.2 Contribuir a la consolidación de un sector de movilidad urbana eficiente, seguro e innovador a través de mejoras en la calidad de los servicios de transporte urbano e interurbano de pasajeros: marco institucional.	3.2. Que se haya establecido una mesa de trabajo entre el INTRANT y el Ministerio de Energía (MEM) para definir una hoja de ruta en materia de energía alternativa en sistemas de transporte terrestre de pasajeros y de carga.	3.2 Que se haya avanzado en el desarrollo normativo, institucional y reglamentario relativo a la electromovilidad que incluya incentivos a los vehículos de energía alternativa del transporte público, bajo el Acuerdo de Cooperación Interinstitucional establecido entre INTRANT y MEM.	Cumplida, (primer trimestre 2022).
3.3 Contribuir a la consolidación de un sector de movilidad urbana eficiente, seguro e innovador a través de mejoras en la calidad de los servicios de transporte urbano e interurbano de pasajeros: herramientas de planificación.	3.3.1 Que se haya estructurado técnica, legal y financieramente un corredor de buses del Sistema Integrado de Transporte Público de Santo Domingo, contribuyendo a la mitigación del cambio climático, de conformidad con la Ley 63-17.	3.3.1 Que se haya avanzado en el proceso de transformación y formalización efectiva de la operación de al menos tres corredores de transporte público identificados en el SITP, en el marco de la Ley 63-17.	Cumplida, (primer trimestre 2022).
	3.3.2 Que se hayan aprobado las guías para elaborar planes locales estratégicos de movilidad con base en la metodología <i>Mobilize your City</i> ⁴ que vincula objetivos de mitigación de emisiones de GEI y accesibilidad universal (independientemente de las capacidades técnicas, cognitivas o físicas de las personas), entre otros.	3.3.2 Que se hayan elaborado al menos dos planes locales estratégicos de movilidad con base en las guías aprobadas, incluyendo lineamientos de planificación urbana, gestión de uso del suelo urbano que promueva el desarrollo orientado al tránsito, accesibilidad universal para personas con discapacidad, eficiencia energética y reducción de GEI.	Cumplida, (segundo trimestre 2022).

³ Por ejemplo, un fideicomiso.

⁴ Basado en una metodología participativa.

Objetivo y Alcance	Reformas de Política I	Reformas de Política II	Estado de Cumplimiento de las Reformas de Política II ¹
	3.3.3 Que se haya aprobado el Plan de Movilidad Urbana Sostenible para Santo Domingo que incluye consideraciones de mitigación al cambio climático, donde se identifiquen las acciones de corto, mediano y largo plazo para su implementación.	3.3.3 Que se hayan implementado al menos cinco acciones prioritarias definidas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo, incluyendo objetivos de mitigación al cambio climático y promoción de modos activos.	Cumplida, (primer trimestre 2022).
	3.3.4 Que se haya aprobado el Plan de Peatón Seguro que establece la integración de los modos no motorizados al sistema de transporte público.	3.3.4 Que se hayan implementado al menos dos acciones prioritarias de mediano plazo definidas en el Plan Peatón Seguro.	Cumplida, (primer trimestre 2022).
	3.3.5 Que se haya iniciado la elaboración de un diagnóstico sobre patrones de movilidad diferenciados por género como base de un Observatorio de Movilidad.	3.3.5.1 Que se haya avanzado en el desarrollo de planes e implementación de acciones de género y diversidad para mejorar la inclusión en los servicios de transporte público.	Cumplida, (primer trimestre 2022).
		3.3.5.2 Que se haya estructurado un observatorio de movilidad urbana sostenible, cuya misión es medir y monitorear la implementación de las políticas de movilidad utilizando tecnologías de información e incorporando indicadores de género, diversidad, reducción de emisiones de GEI, e información de desplazamientos/viajes orientados a la planificación urbana.	Cumplida, (tercer trimestre 2022).
Componente IV. Transporte automotor de carga eficiente y sostenible.			
4.1 Contribuir a la mejora en la calidad de los servicios de transporte terrestre de carga: marco legal y regulatorio.	4.1 Que se haya aprobado por el CODINTRANT, tras el proceso de consulta pública correspondiente, el anteproyecto de reglamento de transporte terrestre de carga que comprende entre sus aspectos centrales: a. Registro nacional de vehículos de transporte de cargas. b. Registro nacional de operadores. c. Registro nacional de actores de la cadena logística del transporte de cargas. d. Documentos de transporte. e. Sistema de costos eficientes de referencia del transporte terrestre de cargas.	4.1.1 Que se haya aprobado el reglamento de Transporte de Cargas que, en adición a los aspectos centrales incluidos en el anteproyecto de ley de la primera operación, incluya disposiciones de eficiencia energética y eco conducción.	Cumplida, (tercer trimestre 2020).
		4.1.2 Que se haya elaborado un estudio base para definir la estructura referencial de costos para el movimiento terrestre de carga, visibilizando la vulnerabilidad ante el precio de energías fósiles y evaluando los beneficios de tecnologías de transporte de bajas emisiones.	Cumplida, (primer trimestre 2022).
		4.1.3 Que se haya desarrollado una plataforma electrónica para el cálculo de costos referenciales de transporte de carga entre principales orígenes y destinos del país.	Cumplida, (primer trimestre 2022).
4.2 Contribuir a la mejora en la calidad de los servicios de transporte terrestre de carga: marco Institucional.	4.2.1 Que se haya creado como Dirección del INTRANT, la Dirección de Transporte Terrestre de Carga para contribuir a la mejora de los servicios de transporte terrestre de carga.	4.2.1 Que las Direcciones de Movilidad Sostenible, Transporte Terrestre de Pasajeros, Tránsito y Vialidad, Transporte Terrestre de Carga, se encuentren funcionando con el presupuesto necesario y personal asignado a las mismas.	Cumplida, (primer trimestre 2022).
	4.2.2 Que el INTRANT, Procompetencia, el Consejo Nacional de Competitividad (CNC) y la Autoridad Portuaria Dominicana hayan avanzado en el diseño y ejecución de las políticas públicas vinculadas a los temas del transporte marítimo, portuario y terrestre, incluyendo la elaboración de una estrategia de fomento intermodal, la constitución de una mesa de trabajo y establecido instancias de diálogo con actores vinculados a la cadena logística.	4.2.2 Que el INTRANT haya avanzado en la socialización de las políticas públicas vinculadas a los temas del transporte marítimo, portuario y terrestre, con la mesa técnica intersectorial incluyendo la propuesta de desarrollo del Piloto de formalización empresarial y corredores logísticos eficientes.	Cumplida, (tercer trimestre 2022).

Objetivo y Alcance	Reformas de Política I	Reformas de Política II	Estado de Cumplimiento de las Reformas de Política II ¹
	4.2.3 Que se haya formulado un Plan Piloto de Corredores Logísticos Eficientes y de Formalización Empresarial que contribuya a la definición de un sistema de costos eficientes para el transporte de carga.	4.2.3 Que se haya implementado un Proyecto Piloto de Formalización Empresarial para el transporte terrestre de carga, con foco en el diseño de un sistema de información referencial para la estimación de costos logísticos y del transporte terrestre de carga, que fomente el factor de utilización de los vehículos y reduzca el número de viajes vacíos.	Cumplida, (primer trimestre 2022).
		4.2.4 Que se esté avanzando en la implementación de un Proyecto Piloto de Corredores Logísticos Eficientes, reduciendo el tránsito de vehículos pesados en Santo Domingo.	Cumplida, (primer trimestre 2022).
		4.2.5 Que se haya implementado el Registro Nacional de Vehículos de Cargas, que tiene como objetivo la caracterización del parque vehicular de carga a nivel nacional.	Cumplida, (primer trimestre 2022).

MATRIZ DE RESULTADOS

	Impactos Esperados												
	Indicadores	Unidad de medida	Base	Año línea base ¹	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Meta final 2025	Medios de verificación	Comentarios
	Objetivo: El objetivo general del programa es contribuir a consolidar un transporte terrestre seguro y eficiente a través de reformas en tres subsectores: (i) Seguridad Vial; (ii) movilidad urbana; y (iii) Transporte Automotor de Carga (TAC).												
	Impacto 1: Reducción en los accidentes de tránsito												
1	No. de muertes por traumatismos relacionados con el tránsito. Tasa por cada 100.000 habitantes, segregado por género.	Tasa	29,3	2018	30,9	25,9	27,0				26,4	Estadísticas de fallecidos del OPSEVI.	Reducción del 10% al 2025 con relación a la línea base.
2	No. de lesionados (no fatales) por traumatismos relacionados con el tránsito. Tasa por cada 10.000 habitantes, segregado por género.	Tasa	106,9	2018	108,3	79,9	104,8				96,2	Estadísticas de fallecidos del OPSEVI.	
	Impacto 2: Reducción en el nivel de emisiones e incremento en el uso del transporte público												
3	Contribución de emisiones del sector transporte del GSD.	Volumen de emisiones de CO2 eq	1 MT	2018	-	-	-				0.95 MT	Dato Nacional emitido por el OMUS.	El dato de base corresponde al 2018, se encuentra contenido en el PMUS del Gran Santo Domingo obtenido a partir de la encuestas realizada para este plan y su actualización se estará realizando en el año 2023.
4	Viajes realizados con el SITP ² , segregado por género y personas con discapacidad:	# viajes	278.000	2018	339.649	220.704	268.810				300.000	Informe INTRANT.	Línea base estimada con encuesta domiciliaria del PMUS 2018. Al 2023 se planea su actualización.
	I. Total de viajes en Transporte Público II. Porcentaje de viajes en Transporte Público respecto al total de viajes GSD.	Porcentaje	9%	2018	11%	7,1%	8,5 %				15%		

¹ Como es la segunda operación de un PBP, utilizamos líneas de base anteriores a la primera operación del PBP.

² El Sistema integrado de Transporte Público (SITP) contempla metro, teleférico, OMSA y operadores privados.

Resultados Esperados													
	Indicadores	Unidad de medida	Base	Año línea base ³	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Meta final 2025	Medios de verificación	Comentarios
Objetivo Específico (i): la operacionalización de un marco normativo robusto con visión de futuro fundamental para la planificación sectorial;													
1	No. de Estaciones de Inspección Vehicular habilitadas por INTRANT para la prestación del servicio.	Número	0	2018	0	0	0				2	Informe INTRANT.	
2	Porcentaje de licencias emitidas bajo el nuevo esquema establecido en la Ley 63-17 respecto al total de licencias activas, segregado por género.	Porcentaje	0	2018	10,6%	14,8%	19%				25%	Informe INTRANT.	
3	Puntos críticos intervenidos en la red vial Nacional.	Número de casos	0	2018	0	0	6				25	Informe MOPC.	
4	Promedio diario de pasajeros en hora punta en el corredor piloto del SITP.	No. de Pasajeros	0	2018	0	0	1.200				2.200	Informe INTRANT.	Con la estimación de la carga máxima del corredor (pasajeros/hora/sentido) se estima la demanda paga en un día hábil típico. El crecimiento anual se calcula a partir del crecimiento proyectado de la población. La hora punta corresponde desde 7:45am a 8:45am.
Objetivo Específico (ii): el fortalecimiento institucional de las entidades competentes													
5	Percepción de los usuarios en materia de seguridad vial y movilidad, segregado por género.	% de percepción favorable en materia de movilidad	43,2%	2018	39,5%	-	-				47,5%	Encuestas OPSEVI.	El indicador se mide en función de los niveles de percepción favorable de la ciudadanía.
		%de percepción favorable en materia de seguridad vial	68,9%	2018	89,6%	-	-				75,8%		
6	No. de casos investigados para determinación de la causalidad de los siniestros de tránsito	Número	385	2018	249	249	488				425	Informe INTRANT-DIGESETT.	Los accidentes que son objeto de indagación por la DIGESETT son el resultado de solicitudes puntuales de la Procuraduría General.

³ Como se trata de la segunda operación de un PBP, utilizamos las líneas de base anteriores a la primera operación del PBP (ésta es la segunda).

Resultados Esperados													
	Indicadores	Unidad de medida	Base	Año línea base ³	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Meta final 2025	Medios de verificación	Comentarios
	de parte de las Unidades Técnicas de DIGESET.												
7	Reducción del nivel de sub-registro de datos de siniestralidad y lesionados en seguridad vial, que son procesados y consolidados por el OPSEVI.	Porcentaje	53%	2018	34%	36%	36%				29%	Reporte OPSEVI.	
8	No. de operadores vinculados al FIMOVIT.	Número	0	2018	1	0	3				5	Informe FIMOVIT.	
9	Mejora en el nivel de satisfacción de los usuarios relativo a la experiencia y calidad de los servicios del SITP, segregado por género y personas con discapacidad.	%	0	2018	82,9%	0	86,95%				88%	Encuesta de Satisfacción SITP.	Inicio medición en 2019 con la encuesta de satisfacción del usuario de OPRET. Se propone seguir con el mismo esquema de medición para todo el SITP (OMSA, operadores privados, OPRET).
10	No. de unidades de carga registrados en INTRANT de acuerdo en lo establecido en el Reglamento Nacional de Carga 258-20.	Número	14.976	2018	16.297	0	16.479				40.000	Plataforma virtual Registro Nacional de Vehículos de Carga (RNVC).	Los datos son acumulativos.
Objetivo Específico (iii): el desarrollo de herramientas de planificación orientadas hacia la adopción de nuevos estándares técnicos en el sector													
11	Porcentaje de vehículos en circulación que cumplen con las revisiones técnico mecánicas exigidas por la Ley 63-17.	Porcentaje	0	2018	0	0	0				2%	Informe INTRANT.	
12	No. de operadores formalizados y registrados de acuerdo con Resolución 08 del 2018 ⁴ .	No. De empresas formalizadas	0	2018	3	0	5				40	No. de certificados emitidos por INTRANT.	

⁴ Incluye consorcios, asociaciones y empresa de responsabilidad individual.

	Resultados Esperados												Comentarios
	Indicadores	Unidad de medida	Base	Año línea base ³	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Meta final 2025	Medios de verificación	
13	No. de unidades de baja capacidad ⁵ , transformadas por la puesta en operación e los nuevos corredores del Gran Santo Domingo, dispuesto por la Resolución 08 del 2018.	Unidades Vehiculares	0	2018	0	0	89				900	Número de certificados emitidos por INTRANT.	
14	No. de trabajadores de empresas de transporte capacitados en el marco del acompañamiento del INTRANT a los procesos de formalización empresarial.	No. de personas	0	2018	0	0	52				500	Actas de sesiones de entrenamiento lideradas por INTRANT.	
15	Porcentaje de flota de autobuses de operadores públicos y privados accesible a personas con discapacidad.	Porcentaje	0	2018	0	0	0				22%	Informe del Observatorio de Movilidad del INTRANT.	
16	No. de trabajadores de empresas de transporte capacitados en el marco del acompañamiento del INTRANT a los procesos de formalización empresarial, segregado por género.	No. de personas	0	2018	0	0	0				200	Actas de las sesiones de entrenamiento lideradas por INTRANT.	

⁵ Unidades chatarrizadas.

Productos esperados							
	Indicador de Producto	Unidad	Línea Base (2019)	Meta (2022)	Meta fin proyecto (2025)	Medios de Verificación ⁶	Comentarios
SEGURIDAD VIAL							
Marco legal y regulatorio							
1	Normativas técnicas derivadas del reglamento de inspección técnica vehicular emitidas.	Normativa emitida	2	1	3	Resoluciones INTRANT.	
2	Concesión de las estaciones de inspección técnico vehicular.	Proceso iniciado	0	1	1	Resolución DGAPP.	
3	Normativas técnicas derivadas de los reglamentos de Escuelas de Conductores, Capacitación, Formación y Educación Vial, Certificados médicos psicofísicos de conductores y Centros Médicos Autorizados y de Licencias de Conducir.	Normativas emitidas	4	0	4	Resoluciones INTRANT.	
4	Centros de licenciamiento de conductores operando.	Centro en funcionamiento	0	2	2	Contrato de concesión firmado por INTRANT.	
5	Certificación escuela de conductores habilitada.	Certificación emitida	0	1	1	Certificación INTRANT.	
6	Acciones para la implementación del Sistema de Licencias por Puntos.	No. de acciones	0	7	7	Resoluciones INTRANT. manuales de formación, informe técnico, plan de comunicación, acta de conformación de la mesa de trabajo y protocolo de interoperabilidad.	
7	Reglamento de Transporte en Motocicletas, Bicicletas y otros vehículos de Movilidad Personal aprobado.	Reglamento aprobado y vigente	0	1	1	Gaceta Oficial.	
Marco institucional							
8	Informe de acciones implementadas del Plan Operativo de Vigilancia y control DIGESETT/INTRANT.	Informe	0	1	1	Informe INTRANT.	
9	Acuerdo INTRANT/OPSEVI y Sistema Nacional de Emergencias 911.	Acuerdo firmado	1	0	1	Acuerdo INTRANT/OPSEVI y 911.	
10	Acciones del Observatorio Permanente de Seguridad Vial.	No. de acciones	0	5	5	Protocolo para recopilación de información, indicadores de seguimiento y monitoreo del OPSEVI; informe de siniestralidad vial 2021; metodología de estimación de daños económicos; y programa de formación de médicos legistas.	
11	Informe de puntos críticos intervenidos, seleccionados por el INTRANT y MOPC.	Informe	0	1	1	Informe MOPC.	
12	Partes de Unidades Técnicas de Investigación de Accidentes de la DIGESETT funcionando.	Parte Diario de Accidentes de Tránsito	0	1	1	Informe DIGESETT.	
Herramientas de planificación							
13	Informe de acciones implementadas del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial (PENSV).	Informe implementación del PENSV	0	2	2	Informe OPSEVI e Informe de Evaluación del PENSV 2017–2020.	
14	Informe implementación del Plan Operativo de Comunicación del INTRANT.	Informe acciones implementadas	0	1	1	Informe INTRANT.	

⁶ Ver detalles sobre los indicadores y medios de verificación (con sus enlaces electrónicos) para productos en la Matriz de Medios de Verificación y Plan de Monitoreo y Evaluación.

Productos esperados							
	Indicador de Producto	Unidad	Línea Base (2019)	Meta (2022)	Meta fin proyecto (2025)	Medios de Verificación ⁶	Comentarios
15	Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad.	Reglamento aprobado y vigente.	0	1	1	Gaceta Oficial.	
16	Planes Laborales Piloto de seguridad vial elaborados.	Plan piloto elaborado	0	2	2	Planes laborales de seguridad vial y movilidad; guía metodológica; y minutas de socialización.	
17	Acciones Convenio Marco de Cooperación entre INTRANT y MINERD.	No. de acciones	0	3	3	Informe de acciones implementadas a través del Convenio.	
18	Informe de Acciones implementadas del PENSV de Motocicletas.	Informe	0	2	2	Informe OPSEVI de acciones implementadas e informe de avance del registro nacional.	
19	Implementación Programa de Entornos Escolares Seguros. (EES).	No. de acciones	0	4	4	Resolución INTRANT; guía metodológica; certificación a centros educativos e informe técnico.	
TRANSPORTE URBANO							
Marco legal y regulatorio							
20	Reglamento de servicio público transporte terrestre de pasajeros urbano aprobado.	Reglamento aprobado y vigente	0	1	1	Gaceta Oficial.	
21	Metodología de estructuración tarifaria para transporte público.	Metodología desarrollada	0	1	1	Metodología INTRANT de estructuración tarifaria.	
22	Modelo de interoperabilidad técnica, comercial e institucional para recaudo electrónico.	Modelo desarrollado	0	1	1	Modelo de interoperabilidad para recaudo electrónico del transporte público.	
23	Licencias de operación de las rutas, para los entes prestadores de transporte.	Licencia emitida	0	3	3	Licencias de operación otorgadas por INTRANT e informe de evaluación de impactos ambientales y sociales de las reformas.	
24	Proceso de renovación de vehículos de pasajeros y carga.	No. de acciones	0	7	7	Informe INTRANT.	
25	Reglamentos de Transporte Escolar, Transporte Turístico y Transporte Privado de Trabajadores aprobados.	Reglamento aprobado y vigente	0	3	3	Gaceta Oficial.	
26	Normativa técnica del servicio de transporte escolar emitida.	Normativa emitida	0	1	1	Resolución INTRANT.	
Marco institucional							
27	Acciones para el desarrollo normativo, institucional y reglamentario relativo a la electromovilidad.	No. de acciones	0	4	4	Plan Estratégico Nacional de Electromovilidad; convenio entre INTRANT y MEM; minuta de la presentación pública; y Proyecto de Ley.	
Herramientas de planificación							
28	Operación de corredores de transporte público identificados en el SITP.	Corredor operando	0	3	3	Informes INTRANT de corredores Núñez de Cáceres, Winston Churchill y Charles de Gaulle.	
29	Planes locales estratégicos de movilidad elaborados.	Plan elaborado	0	2	2	Planes Locales estratégicos de movilidad de INTRANT.	
30	Acciones implementadas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del GSD.	Informe de implementación	0	1	1	Informe INTRANT de acciones del PMUS.	
31	Acciones implementadas del Plan de Peatón Seguro.	Informe de implementación	0	1	1	Informe INTRANT de acciones del Plan de Peatón Seguro.	
32	Planes y acciones de género y diversidad.	No. de acciones	1	5	6	Informe INTRANT de acciones de género y diversidad.	

Productos esperados							
	Indicador de Producto	Unidad	Línea Base (2019)	Meta (2022)	Meta fin proyecto (2025)	Medios de Verificación ⁶	Comentarios
33	Observatorio de Movilidad Urbana Sostenible estructurado.	Observatorio estructurado	0	1	1	Informe de INTRANT del Observatorio de movilidad urbana sostenible estructurado.	
TRANSPORTE DE CARGA							
Marco legal y regulatorio							
34	Reglamento de Transporte de Cargas aprobado.	Reglamento aprobado y vigente.	0	1	1	Gaceta Oficial.	
35	Estructura referencial de costos para el movimiento terrestre de carga.	Estudio realizado	0	1	1	Estudio INTRANT de costos referenciales de transporte de carga.	
36	Plataforma electrónica para el cálculo de costos referenciales de transporte de carga.	Plataforma	0	1	1	Oficio INTRANT aprobando la plataforma electrónica "CORTRAM 2.0".	
Marco institucional							
37	Dirección de Movilidad Sostenible, Transporte Terrestre de Pasajeros, Tránsito y Vialidad, Transporte Terrestre de Carga en funcionamiento.	Planes operativos	0	2	2	Informe INTRANT de POA, memorias de actividades y evidencias de la operación del departamento de monitoreo y supervisión.	
		Memoria	0	2	2		
		Manual de funciones Dpto.	0	2	2		
38	Socialización de políticas públicas vinculadas a temas de transporte marítimo, portuario y terrestre, con la mesa técnica intersectorial.	Socialización realizada	0	1	1	Acta de la mesa intersectorial de INTRANT.	
39	Proyecto Piloto de Formalización Empresarial para el transporte terrestre de carga.	Proyecto implementado	0	1	1	Informe INTRANT de implementación del proyecto piloto.	
40	Proyecto Piloto de Corredores Logísticos Eficientes, implementado.	Proyecto implementado	0	1	1	Informe INTRANT de la estructuración e implementación del proyecto.	
41	Registro Nacional de Vehículos de Cargas, operativo.	Plataforma	0	1	1	Informe INTRANT de Registro Nacional de Vehículos de Cargas.	

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-__/_/22

República Dominicana. Préstamo ____/OC-DR a la República Dominicana
Programa de Apoyo a la Movilidad, Transporte Terrestre y
Seguridad Vial en República Dominicana II

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República Dominicana, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del Programa de Apoyo a la Movilidad, Transporte Terrestre y Seguridad Vial en República Dominicana II. Dicho financiamiento será hasta por la suma de US\$200.000.000, que formen parte de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen del Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el ____ de _____ de 2022)