

Documento de Cooperación Técnica (CT)

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	REPUBLICA DOMINICANA
▪ Nombre de la CT:	Apoyo al desarrollo del Programa de Reformas de Movilidad, Transporte terrestre y Seguridad Vial en República Dominicana
▪ Número de CT:	DR-T1216
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Rodriguez Porcel, Manuel (INE/TSP) Líder del Equipo; Lefevre, Benoit Jean Marie (CSD/CCS) Jefe Alterno del Equipo de Proyecto; Castillo Arias, Awilda Margarita (CID/CDR); De Dobrzynski, Esteban (LEG/SGO); Encarnacion Encarnacion, Yonaida M. (CID/CDR); Garcia Rodriguez, Yocauris Del Carmen (CID/CDR); Marmolejos, Jenniffer Elena (CID/CDR); Nolasco, Elizabeth (CID/CDR); Rodriguez Gonzalez, Roberto Eduardo (INE/TSP); Roque Burgos, Jan Carlo (CID/CDR); Salabie, Denise Ann (VPC/FMP); Schloeter, Luis (CSD/HUD)
▪ Taxonomía:	Apoyo Operativo
▪ Operación a la que la CT apoyará:	DR-L1140.
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	24 Feb 2021.
▪ Beneficiario:	El Gobierno de República Dominicana (GdRD) a través del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura(INF)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$300,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	36 meses con un periodo de ejecución de 30 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	
▪ Tipos de consultores:	Firmas de consultoría y consultores individuales, locales o internacionales
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CID/CDR-Rep República Dominicana
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	No
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Si
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Productividad e innovación; Capacidad institucional y estado de derecho; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género; Diversidad

II. Descripción del Préstamo/Garantía Asociado

- 2.1 El [Programa de Apoyo a la Movilidad, Transporte Terrestre y Seguridad Vial](#) (DR-L1140) tiene por objetivo la materialización de los instrumentos legales e institucionales que soportan las reformas del sector, a través de la consolidación de una estructura jurídica y de planeación que introduzca la adopción de una visión de largo plazo. Para esto se contemplan tres componentes: (i) el desarrollo y aprobación de normativas técnicas derivadas de los reglamentos emitidos; (ii) la consolidación de la funcionalidad y operatividad de los principales actores institucionales que lideran la reforma sectorial; y (iii) la implementación de planes específicos en materia de transporte y movilidad, junto con la ejecución de programas y proyectos enfocados en el mejoramiento de puntos críticos de la red urbana y vial nacional, emisión de licencias, fiscalización, control y vigilancia de la seguridad vial, las condiciones de

servicio del transporte urbano y de carga, de tal forma que se promuevan mejores servicios de movilidad y un transporte seguro, inclusivo, eficiente y sostenible.

- 2.2 Esta operación es la segunda y última operación de una serie de dos operaciones, bajo la modalidad de préstamo Programático Basado en Reformas de Política (PBP), cofinanciado por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD), establecido en el párrafo 3.27, literal (b) del documento “Préstamos en Apoyo de Reformas de Política: Directrices sobre Preparación y Aplicación (CS-3633-2). La primera operación ([4914/OC-DR](#)) fue aprobada en noviembre 2019 y desembolsada en diciembre 2020. La segunda operación ([DR-L1140](#)), priorizada por el GdRD para 2022, se encuentra en proceso de preparación por un monto previsto, a la fecha, de US\$150 millones de capital ordinario del Banco y US\$ 100 millones de parte de la AFD. Según solicitud del gobierno se encuentra en Pipeline 2022-A, a ser aprobada y desembolsada durante ese año.

III. Objetivos y Justificación de la CT

- 3.1 El objetivo de la CT es contribuir a consolidar un transporte terrestre seguro y eficiente en la República Dominicana (RD) a través de reformas de ámbito regulatorio, institucional y de planificación, apoyando al sector transporte en la preparación y ejecución de la operación DR-L1140.
- 3.2 El GdRD ha venido impulsando la transformación del sector transporte utilizando como hoja de ruta lo planteado en la [Ley No. 63 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial](#), la cual reconoce que las actividades asociadas al sector constituyen uno de los principales problemas económicos, sociales y de salud en el país; y plantea como eje esencial de la transformación, la consolidación de una institucionalidad pública eficiente, así como avanzar en reformas de sus marcos legales. En este sentido, lograr la implementación de esta ley, conlleva atender brechas que atiendan: (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 faciliten la reforma sectorial.
- 3.3 Las acciones de la serie programática se concentran en los tres subsectores de mayor impacto en la seguridad, productividad y calidad de vida: (i) seguridad vial, pues el país cuenta con unas de las tasas de mortalidad a causa del tránsito más altas del mundo (34,6 muertes por cada 100 habitantes), el cual equivale a 3.118 fallecimientos anuales¹; (ii) movilidad urbana, pues con congestión², motorización en aumento³ y baja calidad de los servicios de transporte público⁴, el impacto y costos asociados a los desplazamientos diarios (DOP\$55 [USD\$1,1] en transporte público, en promedio) son cada vez más grandes para la población más vulnerable⁵; y (iii) Transporte Automotor de Carga (TAC), pues sus ineficiencias y estructura limitante de la

¹ Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial, Organización Mundial de la Salud (OMS), 2016.

² La congestión representa un impacto económico para la ciudad de Santo Domingo de 0,7% del PIB de la ciudad.: [BID](#), 2020.

³ Entre 2004-2015, la población aumentó 12,7%, mientras el parque automotor vehicular se incrementó en más del 100%. OMS, 2016.

⁴ El 45% de los entrevistados está poco o nada satisfecho con la calidad de los servicios de transporte público. Latinobarómetro, 2015.

⁵ Según la Asociación de Personas con Discapacidad Físico-Motora (ASODIFIMO), una persona en esta condición gasta 40% de su sueldo en transporte debido a que el servicio público no es accesible.

competencia⁶ impactan en la productividad del país, ya que los fletes para el movimiento de carga son hasta tres veces mayores al valor promedio de transportar una tonelada métrica por kilómetro en la región⁷.

- 3.4 En diciembre 2020, RD presentó en 2020 su Contribución Determinada a nivel nacional (NDC, por sus siglas en inglés) revisada, en la cual el país indica su ambición climática al comprometerse a la reducción de un 27 % de las emisiones de Gases del Efecto Invernadero (GEI) con respecto al 2030. Para ello, necesita desarrollar acciones estratégicas en sectores claves, siendo uno de ellos el sector transporte, ya que produce el 22% de GEI del país, y representa el segundo sector económico que produce mayor nivel de emisiones⁸. Este informe presenta 46 opciones de mitigación, de las que 27 son identificadas y evaluadas en generación de electricidad, eficiencia energética y transporte carretero.
- 3.5 **Resultados alcanzados.** Producto del programa de reformas en su [primera operación](#), se ha logrado robustecer aspectos [normativos-regulatorios](#), mediante el desarrollo y aprobación de 15 reglamentos y normativas técnicas en donde se destacan aquellos relacionados con inspección técnica vehicular, planes laborales de seguridad vial, transporte de carga, servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano, entre otros.
- 3.6 En materia institucional, un hito importante fue la creación, fortalecimiento y consolidación del INTRANT como ente rector de la política sectorial, quien a través de sus direcciones técnicas ha venido desarrollando una agenda de coordinación interinstitucional, con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), entre otras. Cabe destacar la puesta en marcha del [Observatorio Permanente de Seguridad Vial](#) (OPSEVI) como entidad centralizadora de las cifras de siniestralidad vial, investigación y publicación^{9, 10, 11} de los temas relevantes de movilidad, con lo cual se logra robustecer el manejo de la información y generar análisis para la toma de decisiones y la aplicación de medidas orientadas a la reducción de la siniestralidad.
- 3.7 Finalmente, y en términos de planificación sectorial se han logrado grandes avances con el desarrollo de herramientas, planes y programas para mejorar los procesos de inversión y gestión de proyectos. Se destacan el desarrollo del [Plan de Movilidad Urbana \(PMUS\) del Gran Santo Domingo](#), la puesta en operación de la primera fase del esquema de Interoperabilidad para el [Sistema Electrónico de Recaudo del Transporte Público a través del Fideicomiso para la Movilidad y el Transporte](#) (FIMOVIT), la [Plataforma de Costos Referenciales de Transporte de Mercancías](#) (CORTAM), el [Plan Estratégico de Electromovilidad](#) y la implementación de cinco Entornos Escolares Seguros, de acuerdo a su [guía metodológica](#), entre otros. Estos planes, como es el caso del PMUS, se encuentran en proceso de materialización, a

⁶ La organización industrial de este subsector está soportada en gremios sindicales, con efectos desfavorables como la atomización empresarial, la sobreoferta vehicular, la obsolescencia de la flota transportadora, la baja eficiencia operativa y la casi nula innovación tecnológica.

⁷ La RD es el cuarto país con el precio de carga tonelada-km más alto con US\$ 0,14/t-km, solo superado por Perú (US\$ 0,47/t-km), Haití (US\$ 0,21/t-km) y Brasil (US\$ 0,19/t-km); y superior al promedio de ALC de US\$ 0,12/t-km. Anuario Estadístico de Transporte de Carga y Logística, BID.

⁸ Consejo Nacional para el Cambio Climático y Mecanismo de Desarrollo Limpio, Ministerio de Medioambiente y Recursos Naturales, PNUD, FMAM, 2015.

⁹ [Boletín No. 1](#), INTRANT.

¹⁰ [Boletín No. 2](#), INTRANT.

¹¹ [Boletín No. 3](#), INTRANT.

partir del cual se está estructurando la operación y los procesos de formalización del actual sistema de transporte colectivo (informal-sindicatos) a un sistema de transporte masivo, complementario del Metro/Teleférico/OMSA, para conformar de esta forma el denominado Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).

- 3.8 Para el cumplimiento de los objetivos de esta CT, se contempla el desarrollo de actividades y consultorías que permitan avanzar en cada una de las tareas requeridas para el desarrollo de las respectivas reformas, de tal forma que los objetivos sean alcanzados acorde con los tiempos de implementación definidos en el programa. Igualmente apoyará actividades de comunicación y diseminación de los principales productos y resultados alcanzados. Estas actividades de consultoría y asistencia técnicas tomarán en cuenta los lineamientos del nuevo [Marco de la Política Ambiental y Social \(MPAS\)](#) del Banco.
- 3.9 **Alineación Estratégica.** La CT es consistente con la actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2020-2023 del BID (AB-3190-2) y se alinea con el desafío de desarrollo de productividad e innovación bajo el criterio de provisión de servicios públicos adecuados, seguros y asequibles, establecimiento de redes institucionales inteligentes y la provisión de mejores herramientas de planificación urbana. También se alinea con los siguientes temas transversales: (i) cambio climático y sostenibilidad ambiental al promover planes sectoriales que respondan a la mitigación y adaptación a los efectos del cambio climático; (ii) igualdad de género y diversidad, al integrar a las principales reformas criterios técnicos de accesibilidad universal; y (iii) capacidad institucional y estado de derecho, al promover el desarrollo de la capacidad de planificación sectorial. El programa es consistente con los objetivos de la Estrategia del Banco con República Dominicana (GN-2908) de expansión de oportunidades productivas, a través de las reformas del transporte de carga y del transporte urbano considerados por la Ley 63-17; así como de consolidar una institucionalidad pública más eficiente, transparente y participativa, atendiendo los retos en materia de planificación y ejecución de políticas para el sector transporte. También, es consistente con los principios de la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5) al abordar la necesidad de gestionar infraestructura que contribuya a la mejora de la calidad de los servicios de infraestructura. Asimismo, se alinea con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-12) que promueve la movilidad urbana accesible, eficiente y segura, así como con las áreas estratégicas de seguridad vial, transporte urbano, logística y Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS).
- 3.10 Los productos para financiar por la CT contribuyen a los objetivos y resultados del Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura Financiado con Capital Ordinario (GN-2819-1), por cuanto están orientados a apoyar la mejora de los marcos para la toma de decisión sobre la gestión de los servicios de infraestructura y al fortalecimiento de la capacidad técnica de preparación, ejecución y seguimiento de proyectos.
- 3.11 Finalmente, la CT se alinea y complementa con el Programa de Asistencia Técnica de Acciones Inmediatas (AIPMUS) del PMUS de apoyado por la AFD y la Unión Europea, en tanto que este focaliza en la estructuración de detalle de los proyectos estratégicos priorizados en el mismo, pero no apoya los temas centrales de Seguridad Vial y Transporte Terrestre de Carga, ambos ejes rectores del programa de reforma de política asociado a la CT.

IV. Descripción de las actividades y resultados

- 4.1 La presente CT se desarrollará a través de los siguientes componentes.
- 4.2 **Componente 1. Marco Normativo.** Este componente apoyará el diseño de normativas técnicas derivadas de los reglamentos aprobados, especialmente aquellas relacionadas con: (i) transporte privado de trabajadores; (ii) transporte escolar; y (iii) transporte turístico. Adicionalmente apoyará la materialización progresiva del reglamento del sistema de puntos de licencias y de inspección técnica vehicular, a través del apoyo a la implementación de la concesión de las estaciones de inspección vehicular y la operacionalización efectiva del régimen de licencia por puntos.
- 4.3 **Componente 2. Esquema Institucional.** Este componente apoyará la generación de capacidades institucionales del INTRANT que permitan una mejor articulación de los diferentes actores involucrados en el transporte de carga, movilidad resiliente y bajo carbono, y seguridad vial fortaleciendo las competencias en materia regulatoria de las instituciones a cargo de esta función, y su función de liderar los procesos de planificación sectorial, con enfoques diferenciados hacia un transporte sostenible, eficiente e incluyente. Específicamente apoyará: (i) los procesos de estructuración técnica, legal y financiera de los proyectos, programas y políticas que se deriven del SITP, así como los procesos de transformación empresarial de futuros operadores privados del transporte público de pasajeros, migrando hacia la formalización laboral y la inclusión con enfoque de género y diversidad, dentro del potencial de generación de empleo que tiene el sector; y (ii) la promoción del FIMOVIT como herramienta para la financiación de procesos de renovación de flota en el transporte público de pasajeros, incluyendo la ejecución de talleres de socialización y promoción con agentes públicos y privados interesados en el financiamiento de flota, buscando un ascenso tecnológico y la incorporación de flotas cero-carbono dentro de los diferentes servicios de transporte.
- 4.4 **Componente 3. Planificación Sectorial.** Este componente apoyará el establecimiento, modernización y adopción de procesos de planificación integral, enfocados al mejoramiento del servicio de transporte en los subsectores identificados. Se financiarán estudios y asistencia técnica que permitan robustecer los procesos de planeación, entre otros, en aspectos relacionados con: (i) el fortalecimiento de la seguridad vial a través del diseño, estructuración y actualización del Plan Estratégico para la Seguridad Vial de la RD (PENSV), en el periodo 2021 a 2024, complementado con el desarrollo de una guía metodológica para elaborar planes laborales de seguridad vial y movilidad, que materializan varias de las políticas y programas para la reducción de siniestros viales en el país; (ii) la promoción y conceptualización de proyectos de movilidad eléctrica derivados de la estrategia sectorial, incluyendo el desarrollo de pilotos en instituciones públicas, como herramientas para la innovación y promoción de un transporte más limpio y sostenible a nivel nacional; y (iii) la asistencia técnica en los procesos de transformación empresarial y operacional en el transporte de carga, usando la herramienta CORTAM e implementándola a través de pilotos, permitiendo la digitalización de la información y generando eficiencias en el servicio, bajo esquemas formales de operación. Adicionalmente se apoyará el desarrollo de seminarios y talleres que permitan la generación de capacidades técnicas a operadores, incluyendo el enfoque transversal de género, así como la socialización, diseminación y difusión de los planes y proyectos desarrollados como parte del proceso de planeación sectorial que lidera el INTRANT con apoyo del Banco en coordinación con la AFD.

- 4.5 El presupuesto indicativo de la CT será de US\$300.000 en donde el 100% será financiado con recursos del Banco a través del INF. No existirá una contrapartida y la distribución de costos se presenta en el siguiente cuadro.

Presupuesto Indicativo (US\$)

Actividad / Componente	Descripción	BID/Financiamiento por Fondo	Financiamiento Total
Componente 1	Elaboración de los Proyectos de Normativa Técnica para el Transporte Privado de Trabajadores, Transporte Escolar y Transporte Turístico	45.000	45.000
	Asistencia técnica para la implementación de la concesión de las estaciones de inspección técnico vehicular y sistema de licencias por puntos	35.000	35.000
Componente 2	Apoyo técnico para la consolidación financiera, económica y tarifaria del SITP	20.000	20.000
	Fortalecimiento de capacidades jurídicas para la definición de políticas y procesos para la reorganización del transporte público	15.000	15.000
	Apoyo técnico para la eficiencia operacional del SITP, incluyendo enfoque de género y diversidad para operadores privados	18.000	18.000
	Apoyo al fortalecimiento del FIMOVIT como herramienta para la financiación de renovación de flotas de transporte público	32.000	32.000
	Taller de socialización y diseminación del FIMOVIT como vehículo de financiamiento	5.000	5.000
Componente 3	Diseño y Estructuración del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana (PENSV 2021-2024)	30.000	30.000
	Formulación de una Guía Metodológica para la elaboración de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad	25.000	25.000
	Estudio de iniciativas piloto para promoción de la movilidad eléctrica en las instituciones públicas	35.000	35.000
	Desarrollo de pilotos de operación eficiente en el transporte de carga	35.000	35.000
	Taller de presentación y diseminación de pilotos de operación en el transporte de carga	5.000	5.000
TOTAL		300.00	300.00

V. Agencia Ejecutora y estructura de ejecución

- 5.1 Por solicitud del Gobierno de RD, la agencia ejecutora será el Banco a través de su División de Transporte (INE/TSP). El Banco actuará como un coordinador con los actores relevantes del sector, así como asegurará la ejecución oportuna de los

estudios, en línea con el Anexo 10 de lineamientos operativos para CT (GN-2629-1). Esta ejecución se justifica en: (i) la experiencia del Banco en el desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos similares a los planteados para este tipo de operaciones; y (ii) por el conocimiento del ámbito de trabajo de este apoyo operativo y por la orientación de la CT hacia la preparación e implementación del programa DR-L1140. La experiencia previa del Banco permitirá establecer de manera lógica y más robusta los lineamientos a implementar en una política de modernización del sector en RD. A su vez, el Banco identificará en estrecha coordinación con el INTRANT las necesidades específicas de apoyo en términos de capacitación, planificación y evaluación de los estudios a ser contratados y que serán de directa aplicación en el fortalecimiento de capacidades de los beneficiarios. Así mismo, la contratación a través del Banco permite mayor independencia en términos de los resultados obtenidos, dado que algunos de los productos contemplan propuestas de ajuste institucional y operativo, que podrían tener mayor efectividad si se plantean de manera externa.

- 5.2 Las actividades a ejecutar bajo esta operación se han incluido en el Plan de Adquisiciones y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del Banco, a saber: (i) selección y contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; (ii) contratación de firmas consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-4 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4); y (iii) contratación de servicios logísticos y otros servicios distintos a consultoría, de acuerdo a la política GN-2303-28.
- 5.3 El periodo de desembolso (incluye periodo de ejecución) será de 36 meses. La Representación del BID en RD actuará como Unidad de Responsabilidad Básica (URB). Los entregables de las consultorías, así como los bienes que se adquieran, deberán contar con la aprobación del beneficiario, quien designará una contraparte técnica para la coordinación y seguimiento de todos los productos de la CT.

VI. Riesgos importantes

- 6.1 Por la naturaleza y actividades planteadas en la presente CT, no se identifican riesgos potenciales. En relación con los riesgos asociados con la ejecución del proyecto, el jefe de equipo concluye que estos son mitigados debido a que el Banco ejecutará la CT ayudando así al cumplimiento de los tiempos. En adición, se observa un alto nivel de involucramiento técnico a la presente CT por parte del INTRANT, lo cual favorecerá el cumplimiento de las reformas del PBP.

VII. Excepciones a las políticas del Banco

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

VIII. Salvaguardias Ambientales

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

Anexos Requeridos:

[Solicitud del Cliente - DR-T1216](#)
[Matriz de Resultados - DR-T1216](#)

[Términos de Referencia - DR-T1216](#)
[Plan de Adquisiciones - DR-T1216](#)