

RESUMEN DE COOPERACIÓN TÉCNICA

I. INFORMACIÓN BÁSICA DEL PROYECTO

▪ País/Región:	República Dominicana/CID
▪ Nombre de la CT:	Fortalecimiento de MEPYD en logística de cargas y economía de transporte
▪ Número de la CT:	DR-T1102
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Alejandro Gómez (TSP/CDR); Pablo Guerrero (INE/TSP); Juan Manuel Leño (TSP/CPN); Willy Bendix, Christian Contin (FMP/CDR); Pilar Jiménez (LEG/SGO); Scarlett Santana (CID/CDR) ; Virginia Navas (INE/TSP)
▪ Apoyo Operacional, Apoyo a Cliente o Investigación & Diseminación:	Apoyo a Cliente
▪ Número y nombre de la Operación apoyada por la CT:	No Aplica
▪ Referencia de la solicitud:	#36770308 y #37375553
▪ Fecha del Resumen de la CT:	25 de julio de 2013
▪ Beneficiario:	Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPYD) de República Dominicana
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	MEPYD a través de la Unidad de Infraestructura, Transporte y Logística (UITL) del Viceministerio de Planificación (VMP). Juan Tomás Monegro (Viceministro de Planificación) y Víctor Ventura (Asesor Técnico del VMP).
▪ Financiamiento BID solicitado:	US\$500.000
▪ Financiamiento de contrapartida local:	US\$100.000
▪ Período de Desembolso (incluyendo periodo de ejecución):	18 meses
▪ Fecha de Inicio requerida:	01 octubre 2013
▪ Tipos de consultores:	Firmas de consultoría y consultores individuales
▪ Unidad que prepara la CT:	TSP/CDR
▪ Unidad Responsable por los Desembolsos:	TSP/CDR
▪ Incluida en la Estrategia de País (s/n):	No (Estrategia de País en elaboración)
▪ CT incluida en el CPD (s/n):	Sí
▪ Prioridad Sectorial del GCI-9:	Cooperación e integración regional

II. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN

- 2.1. República Dominicana está implementando una estrategia de desarrollo basada en el incremento de las exportaciones y en la atracción de un mayor volumen de comercio regional. Tales objetivos serán alcanzados mejorando la competitividad del país aplicando diferentes medidas, una de las cuales es proveer una mejor logística local y para la región. La estrategia se justifica por tres razones principales: i) la posición geográfica del país, en el punto de cruce de las principales líneas marítimas mundiales (Norte-Sur y Este-Oeste); ii) las oportunidades que creará la ampliación del Canal de Panamá en términos de disponibilidad de buques, demanda para nueva carga y posibilidades de consolidación de carga regional; y iii) la vocación exclusiva del país de servir de pivote al Caribe, América Central y Haití.
- 2.2. La operación propuesta responde a una solicitud concreta del Gobierno de República Dominicana que, como parte de los esfuerzos para mejorar la competitividad del país,

se ha concentrado en la eliminación de problemas de infraestructura y operacionales que impiden el crecimiento y la mayor productividad de pequeñas y medianas empresas. Sin embargo, la falta de una base de datos de transporte y logística completa y organizada, y la falta de una mejor comprensión de la economía de transporte y de los parámetros básicos de las actividades actuales de transporte y logística en el país, son un obstáculo para que las autoridades puedan resolver mejor los problemas mencionados.

- 2.3. Estas dos omisiones son producto de la multiplicidad de agencias con jurisdicciones variadas sobre temas de transporte y logística, y a que no existe en el país una secretaría de transporte o de logística. Por tal motivo, dentro del marco de implementación de la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030 (END), con el apoyo del Banco, el MEPYD ha asumido la tarea de orientar el desarrollo del sector transporte y logística de cargas (Objetivos 3.3.6 y 3.3.7 de la END). Para que su labor sea exitosa, es fundamental su fortalecimiento y la instalación de mayores capacidades de análisis. Además de lo anterior, es importante el fortalecimiento de MEPYD para el cumplimiento de los compromisos asumidos frente a la Comisión Técnica Regional de Transporte (CTRT) del Proyecto Mesoamérica (PM), ya que MEPYD es el punto focal de RD en la CTRT.
- 2.4. En atención a lo anterior, la Cooperación Técnica (CT) “Fortalecimiento de MEPYD en logística de cargas y economía de transporte” tiene como objetivo apoyar a la Unidad de Infraestructura, Transporte y Logística (UITL) del Viceministerio de Planificación (VMP) para: i) establecer un Observatorio Nacional de Carga y Logística; ii) atender las obligaciones asumidas por el país en el ámbito de la CTRT del PM para establecer un Observatorio Regional de Carga y Logística; y iii) crear en MEPYD conocimiento sobre economía de transporte.
- 2.5. Es de destacar que la UITL fue establecida en septiembre de 2012 a iniciativa del Banco y como el primer paso que da MEPYD para orientar el desarrollo del transporte y la logística en el país. Los productos de la CT contribuirán a que la UITL pueda identificar posibilidades para racionalizar el transporte de carga y los servicios logísticos en el ámbito terrestre, marítimo y aéreo. Pero por implicar también aspectos regionales, otros productos de la CT contribuirán a una mejor “coordinación para competir (coopetir)”, trabajando con los demás países de Mesoamérica, el Caribe y Haití.
- 2.6. La operación propuesta se acopla con las prioridades del Banco con el país contenidas en la Estrategia de País en elaboración, particularmente con la prioridad sectorial de “Desarrollo productivo y competitividad regional”.

III. DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES Y RESULTADOS

- 3.1. La CT tendrá un componente de fortalecimiento y un componente de administración (solamente para la auditoría financiera externa). El componente de fortalecimiento financiará tres actividades enfocadas en los objetivos de la operación:
 - i) **Actividad 1.** Fortalecimiento de la Unidad de Infraestructura, Transporte y Logística (UITL). Esta actividad financiará formaciones específicas en economía de transporte y econometría para los funcionarios que MEPYD designará para conformar la UITL. También financiará contratos de consultoría

para apoyos puntuales, y el desarrollo de herramientas y modelos útiles al análisis de información de transporte y logística de cargas. El resultado de esta actividad será la formación de al menos tres de los funcionarios que serán asignados a la UITL.

- ii) **Actividad 2.** Implementación del Observatorio Nacional de Carga y Logística. Esta actividad financiará los desarrollos informáticos y tecnológicos necesarios que darán soporte al observatorio, lo mismo que investigaciones y encuestas complementarias para su correcta conformación. El resultado de esta actividad será el Observatorio Nacional de Carga y Logística conformado y operando.
- iii) **Actividad 3.** Soporte a la Implementación del Observatorio Regional de Carga y Logística. Esta actividad financiará la estructuración del portal regional, incluyendo diseño, programación, prototipado y pruebas. Atendiendo a los compromisos asumidos por el país, la actividad financiará también actividades de capacitación de los usuarios.

IV. PRESUPUESTO

Presupuesto indicativo (en US\$)

Actividad/ Componente	Descripción	Financiamiento BID US\$	Financiamiento Contrapartida US\$ ¹	Financiamiento Total US\$
Componente 1: Fortalecimiento de MEPYD		485.000	100.000	585.000
1.1	Fortalecimiento de la Unidad de Análisis de Economía de Transporte	90.000	55.000	145.000
1.2	Implementación del Observatorio Nacional de Carga y Logística	220.000	45.000	265.000
1.3	Soporte a la Implementación del Observatorio Regional de Carga y Logística	175.000	0	175.000
Componente 2: Administración		15.000	0	15.000
2.1	Auditoría financiera externa	15.000	0	
TOTAL US\$		500.000	100.000	600.000

V. AGENCIA EJECUTORA Y ESTRUCTURA PARA LA EJECUCIÓN

- 5.1 La agencia ejecutora para esta operación es el MEPYD, a través de la UITL de su Viceministerio de Planificación (VMP). LA UITL será responsable de todas las actividades en materia de programación, seguimiento, adquisiciones y finanzas. El director de la UITL actuará como “coordinador”, responsable general de la CT. Para el cumplimiento de las funciones financieras, el director de la UITL contará con el apoyo de un funcionario de la Dirección Financiera, dependiente del Viceministerio Técnico Administrativo del MEPYD (funcionario a designar oportunamente por el Sr. Ministro). Para el cumplimiento de sus responsabilidades fiduciarias, ambos funcionarios recibirán apoyo directo del jefe de equipo y de los fiduciarios de la Representación.
- 5.2 El MEPYD tiene experiencia en la ejecución de otras CT del Banco y de otros multilaterales, por lo que la ejecución de esta operación no plantea desafíos

¹ Aporte local que incluye el costo de recursos humanos de la UITL (contraparte técnica), espacio físico, consumibles, talleres, encuestas, etc.

particulares. Las adquisiciones se limitarán a un máximo de 15 procesos, que por sus montos, podrán resolverse sin necesidad de realizar convocatorias internacionales.

VI. RIESGOS Y PROBLEMAS DEL PROYECTO

6.1 Principales riesgos:

- i) Calidad de la información. La información disponible en materia de transporte y logística puede ser incompleta, lo que compromete la calidad de las herramientas de análisis a desarrollar con el Observatorio Nacional. Como medida de mitigación se ha considerado la realización de estudios y encuestas complementarias para suplir deficiencias de la información disponible.
- ii) Falta de apoyo de actores privados. Existe el riesgo de que los diferentes actores del sector privado en logística y transporte de cargas no contribuyan con insumos o no participen en las actividades para el desarrollo de herramientas de análisis. Para mitigar este riesgo, el MEPYD, a través del VMP, realizará talleres informativos, de sensibilización y de formación sobre los temas a desarrollar con la CT. Estas actividades movilizarán la participación de individuos, empresas líder y principales asociaciones gremiales para hacerlos partícipes del proyecto desde su inicio. Ya fue realizado un taller en el mes de diciembre de 2012 y otro en el mes de junio de 2013, de manera que transportistas y operadores logísticos paulatinamente irán mejorando su disposición a apoyar el proyecto.
- iii) Sostenibilidad. Existe la posibilidad de que los instrumentos a desarrollar con la CT no resulten sostenibles en el tiempo por falta de interés o de fondos, en especial para el funcionamiento del Observatorio Nacional. Como medida de mitigación, se trabajará en todas las actividades de manera de buscar crear demandas permanentes de información, en especial a nivel del sector privado. De esa forma, la UITL generará periódicamente información útil para actores públicos y privados, cuya demanda posterior justificará la necesidad de su existencia y continuidad. Respecto del Observatorio Nacional, el soporte se radicará en una institución académica. Al formar parte de sus labores periódicas investigativas, existirán menos inconvenientes para mantener el Observatorio activo. Se establecerán asimismo condiciones para que el Observatorio genere alguna forma de ingreso que ayude con el financiamiento de su funcionamiento (publicación de anuarios y estadísticas, posibilidad de atender consultas especiales, etc.).

VII. CLASIFICACIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

- 7.1 Dado que las actividades asociadas a la presente operación se refieren a la contratación de consultorías de apoyo para la elaboración de estudios en economía de transporte y logística, así como para el desarrollo de herramientas de análisis y planificación, no existen riesgos sociales o ambientales. De acuerdo con los *Environment and Safeguards Compliance Guidelines*, la operación se clasifica como Categoría C (IDBDOCS #37929052).