DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

REPUBLICA DOMINICANA

APOYO A LA IMPLEMENTACION DE ACCIONES DEL PLAN NACIONAL DE LOGÍSTICA DE CARGAS Y DE LA HOJA DE RUTA ESTRATÉGICA 2025-2035 CON UN ENFOQUE PROUCTIVO Y TERRITOTIAL ALINEADO CON EL PLAN 2036

(DR-T1316)

DOCUMENTO DEL PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo del Proyecto conformado por: Líder del Equipo del Proyecto: Lefevre, Benoit Jean Marie (INE/TSP); Jefe Alterno del Equipo de Proyecto: Pedraza Sanchez, Lauramaria (INE/TSP); Rodriguez Porcel, Manuel (INE/TSP); Abogado: Lugo Moreno, Monica Bibiana (LEG/SGO); Miembros del Equipo: Ferro Briceno Paula Vanessa (INE/TSP); Garza Cortina, Miriam (VPC/FMP); Jose Sanchez Ivan (CID/CDR); Lopez Amezquita Mercedes Laura (CID/CDR); Villafuerte Manzano, Alba Cecilia (CID/CID);

REPUBLICA DOMINICANA APOYO A LA IMPLEMENTACION DE ACCIONES DEL PLAN NACIONAL DE LOGÍSTICA DE CARGAS Y DE LA HOJA DE RUTA ESTRATÉGICA 2025-2035 CON UN ENFOQUE PROUCTIVO Y TERRITOTIAL ALINEADO CON EL PLAN 2036 DR-T1316		
RESUMEN DEL PROYECTO		
Tipo de Operación:	Cooperación Técnica	
Sector:	TRANSPORTE	
Subsector:	CONECTIVIDAD DE LAS REDES DE TRANSPORTE	
Taxonomía de la CT:	Apoyo al Cliente	
Número de Proyecto de la Taxonomía de Apoyo Operacional:	N/A	
Unidad Técnica Responsable:	INE/TSP-Transporte	
Unidad Responsable del Desembolso (UDR):	CID/CDR-Rep República Dominicana	
Agencia Ejecutora:	Inter-American Development Bank	
OBJETIVO DEL PROYECTO		
Apoyar el gobierno dominicano en la implementación de la Hoja de Ruta Estratégica del Plan Nacional de Logística de cargas que en su componente de infraestructura incluye acciones que forman parte de la hoja de ruta de inversiones en infraestructura con enfoque productivo y territorial, a la vez que consolidar la institucionalidad y el marco legal para una gestión eficiente de este sector transversal.		
INFORMACIÓN FINANCIERA		
Tipo de Financiamiento	**Fondo**	**Monto en US$**
TCN - No Reembolsable	W2B - OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura	250.000
	Financiamiento Total	**250.000**
	Financiamiento de Contrapartida	**0**
	Presupuesto Total del Proyecto	**250.000**
Donantes:	N/A	
Periodo de Desembolso:	36 meses	
Periodo de Ejecución:	36 meses	
INFORMACIÓN FINANCIERA ADICIONAL		
N/A		

I. JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVO

1.1 Esta cooperación técnica (CT) tiene como objetivo apoyar el gobierno dominicano en la implementación de la Hoja de Ruta Estratégica del Plan Nacional de Logística de cargas que en su componente de infraestructura incluye acciones que forman parte de la hoja de ruta de inversiones en infraestructura con enfoque productivo y territorial, a la vez que consolidar la institucionalidad y el marco legal para una gestión eficiente de este sector transversal.

1.2 Durante las últimas dos décadas, DR ha registrado avances importantes en todos los componentes del sistema logístico nacional, tanto en materia de infraestructura de transporte y logística, desarrollo y diversificación de servicios logísticos, creación del marco regulatorio y de atracciones de inversiones necesarios para la modernización de servicios logísticos, y acciones diversas dirigidas a facilitar el comercio, incluyendo la implementación del Acuerdo para la Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio (OMC) , y otras acciones complementarias dirigidas a facilitar la coordinación de comunidades logísticas a nivel nacional.

1.3 La logística ocupa un lugar central dentro del Plan Nacional RD 2036, que busca duplicar el PIB real del país hacia 2036 mediante una estrategia centrada en infraestructura, productividad y resiliencia. Según lo establecido por el Decreto 337-24 y los comités sectoriales, el transporte y la logística son identificados como uno de los 12 sectores prioritarios. Para esto, el plan insiste en que la inversión pública sea: (i) efectiva, seleccionando proyectos con alto impacto basados en criterios técnicos y en metodologías probadas; (ii) con calidad, asegurando que la infraestructura de transporte y logística sea resiliente al cambio climático y a eventos extremos, de modo que las pérdidas se minimicen; y (iii) que genere valor por dinero, enfatizando no solo la construcción nueva, sino también el mantenimiento continuo para prolongar la vida útil de las inversiones. Para materializar esta intención, las metas e indicadores para el sector de transporte y logística están integrados en los diagnósticos de los comités sectoriales definidos en el plan, y sus acciones priorizadas forman parte del catálogo de 85 medidas estratégicas seleccionadas, con cronogramas, responsables institucionales y seguimiento permanente mediante la Unidad de Gestión de Resultados. De este conjunto de 85 medidas, destacan 4 medidas sectoriales: (i) Reformulación del proceso de consumo del inventario logístico; (ii) Fortalecimiento del plan de promoción hub logístico; (iii) Fortalecimiento del Observatorio Nacional de

Logística y Transporte de Carga; y (iv) Fortalecimiento de la RNTT como ente público-privado. Estas acciones que buscan fortalecer la promoción y el monitoreo, así como la regulación del transporte de carga, son acciones sobre las que los actores públicos y privados del sector insisten de forma reiterada desde hace una década. En la Hoja de Ruta Estratégica 2025-2035 elaborada con el concurso de actores públicos y privados tre estas, la CT apoya el fortalecimiento del Observatorio de Logística y de la creación de una cuenta satélite del sector, el fortalecimiento de la institucionalidad requerida para promover el Hub logístico, y las acciones dirigidas a fortalecer el sector transporte como base para una institucionalidad público-privada subsectorial basada en la RNTT.

1.4 En materia de infraestructura, los dos puertos principales del país, los puertos de Haina – en lo sucesivo HIT, o Haina International Terminal, y Caucedo, se han desarrollado y expandido a través de inversiones privadas, desarrollando nuevas zonas de actividades logísticas y organizando las zonas existentes de forma de optimizar su operación. Con el apoyo del Banco, el país ha iniciado la rehabilitación y modernización del puerto de Manzanillo (DR-L1141) para que éste pueda permitir el flujo de contenedores, consolidando así el eje estratégico que transcurre entre Manzanillo y Punta Cana, pasando por Santiago de Los Caballeros y el Gran Santo Domingo, y en el cual se ubica la oferta del Hub Logístico y sede de los principales flujos logísticos a nivel nacional tanto de bienes de comercio exterior como de flujos de mercancías bajo régimen de admisión temporal. Los aeropuertos de AILA y de El Cibao han expandido las instalaciones de almacenaje seco y frío, correo expreso, comerciales y de oficina de sus áreas de carga como parte de acciones coordinadas por actores públicos y privados, y se han finalizado los tramos principales de la circunvalación del Gran Santo Domingo (GSD), eje vial orientado a segregar los flujos de carga carretera de larga distancia entre los dos puertos, el aeropuerto internacional de Las Américas (AILA), y entre estos nodos logísticos y el resto del país, de los flujos urbanos del área metropolitana de Santo Domingo. El óptimo funcionamiento de la circunvalación de Santo Domingo requiere que se resuelvan los cuellos de botella en sus dos accesos principales, los puntos que conectan con los puertos HIT y Caucedo, solución que amerita un diseño conceptual que combine intervenciones operativas y de infraestructura habida cuenta las particularidades de la malla urbana en los sectores circundantes.

1.5 Para optimizar la oferta vial, el país ha adoptado varias medidas de administración de tráfico que han permitido reducir el impacto de la congestión urbana ocasionado por el tráfico de vehículos pesados. El corredor logístico de Haina, que permite optimizar el acceso al puerto, incluye un recorrido de 11 Km y que implica la actuación conjunta de varias autoridades, ha ayudado a reducir la congestión; dicho modelo de corredor operativo debería ser extendido al oeste del puerto de Haina, zona que ha experimentado un crecimiento de almacenes logísticos en los últimos años. La Zona de Acceso Restringido (ZAR) de Santo Domingo es igualmente un proyecto operacional que busca limitar el tráfico de vehículos pesados en la zona urbana con problemas más críticos de tráfico; este piloto, aunque fue exitoso, requiere de la definición de un modelo de gestión durable que se apoye en herramientas tecnológicas y que garantice su sostenibilidad en el tiempo.

1.6 El sector privado, por su parte, ha efectuado inversiones de importancia tanto en infraestructura logística dedicada a la demanda del Hub – esencialmente mercancías bajo régimen de admisión temporal con destino a terceros países –, así como para

efectuar operaciones de valor agregado dirigidas al mercado nacional, destacando el sector de medicamentos. Según la Dirección General de Aduanas (DGA), las operaciones logísticas experimentaron un crecimiento del 140% en 2021 y, según el sector privado, el país cuenta actualmente con una superficie de casi 477 mil metros cuadrados de almacenaje[1]. Punta Cana Air Hub, una iniciativa privada que comenzó a operar en 2023, busca potenciar los servicios a la carga aérea y multimodal que transitan por el aeropuerto del mismo nombre, incluyendo carga de productos perecederos, farmacéuticos, productos tecnológicos y bienes de comercio electrónico. Igualmente, se observa un crecimiento de la oferta de infraestructura logística urbana; ninguna de estas instalaciones, ni las dedicadas a satisfacer la demanda de clientes internacionales ni aquellas dirigidas a la logística doméstica, cuenta con una normativa que regule su desarrollo y aspectos cruciales para su funcionamiento, ni tampoco se incorporan medidas ambientalmente amigables tales como la prioridad de uso a vehículos limpios, el uso de paneles solares, la disposición adecuada de desechos, la integración paisajística adecuada, entre otras.

1.7 En materia de servicios logísticos y de transporte, han surgido nuevos operadores aéreos como respuesta no sólo a la elevada conectividad aérea del país sino igualmente a la introducción de incentivos fiscales a través de la Ley 57-23 de Incentivos a la Aviación Civil. Los operadores logísticos han ampliado la gama de servicios que ofrecen, experimentándose un crecimiento de servicios de distribución regional, logística de última milla, logística de e-commerce, entre otros.

1.8 Respecto a acciones dirigidas a optimizar los procesos de control de operaciones de comercio exterior y a facilitar el comercio, los sectores públicos y privado llevaron a cabo un intenso esfuerzo de coordinación a través del Consejo Nacional de Facilitación del Comercio que permitió cumplir con las metas del AFC en un 100%. Si bien quedan tareas pendientes, el esfuerzo realizado a través de las distintas metas de trabajo y la adopción de la VUCE, se reflejó en la reducción en un 50% de las inspecciones físicas, los tiempos de aprobación y la simplificación de 188 servicios. En el marco del CNFC, la mesa del Hub del CNFC avanzó en la elaboración del estudio de demanda de los segmentos del Hub, quedando pendiente la elaboración de un plan de promoción.

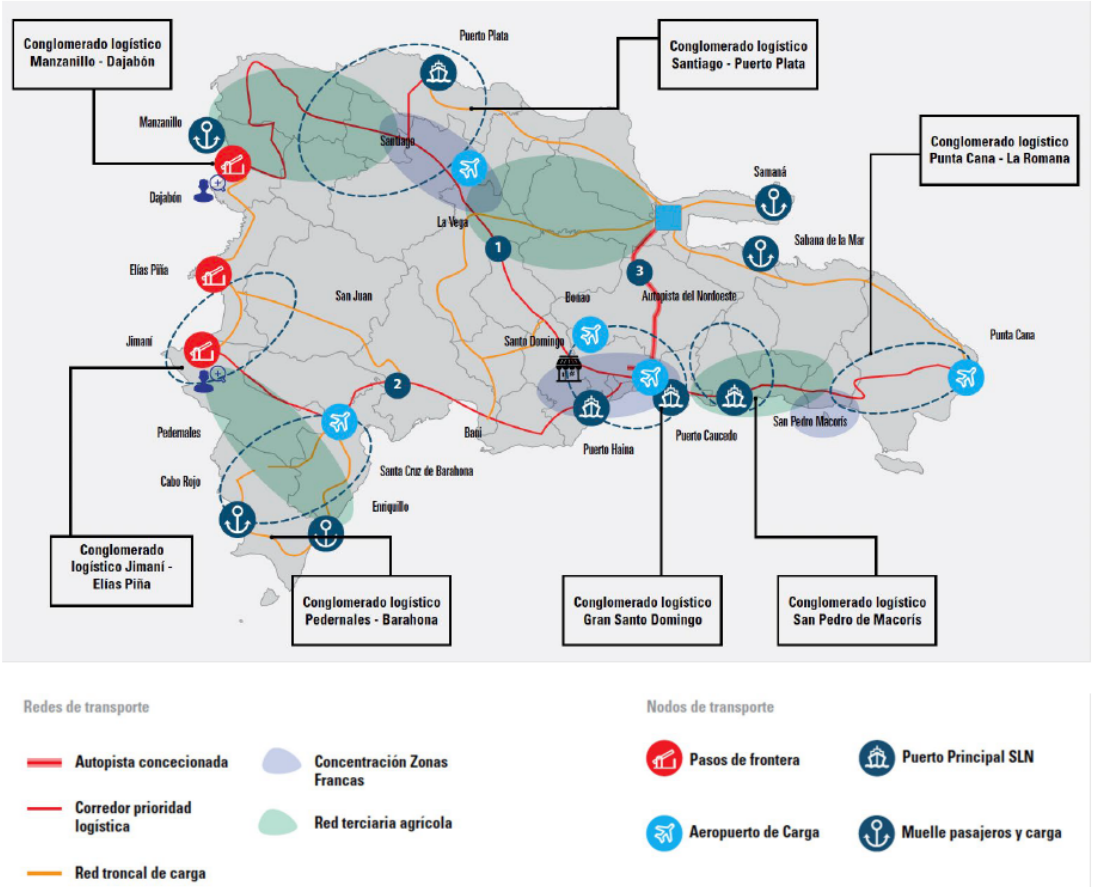
1.9 Todas estas acciones han contribuido a mejorar su posición en el Logistics Performance Index (LPI) de la OCDE, pasando del puesto 96 (2007) al 88 (2023), superado en la región solo por Brasil, Panamá, Chile, Perú y Uruguay. A ello se suma la elevada conectividad aérea ya mencionada - solo superada en 2022 por México, Brasil y Colombia- que facilitó el transporte de más de 100 millones de kg por vía aérea con un valor FOB de US$6.391 millones, equivalente al 26,7% de las exportaciones y al 10% de las importaciones nacionales. Además, en 2023, la capacidad marítima aumentó en un 15,1%. A pesar de estos avances, el Sistema Logístico Nacional (SLN) aún enfrenta retos significativos.

1.10 Persisten problemas estructurales y operacionales, como la escasa coordinación entre los actores públicos, privados y gremiales de la cadena de suministro, lo que genera duplicidades y demoras en la toma de decisiones. Desde el punto de vista

[1] Fuente: Tomado del “Toolkit Hub Logístico”. AMCHAM-DR, 2024

territorial, el “Hub” no tiene una delimitación precisa, lo que dispersa los esfuerzos de ordenamiento urbano y de provisión de equipamientos y servicios requeridos para el desarrollo de servicios de valor agregado y acercar la oferta laboral a sitios distantes, generando una excesiva concentración de la oferta en el conglomerado logístico de Santo Domingo. El Hub logístico debe integrarse al resto del SLN a través de un sistema multimodal integrado que responda adecuadamente a los requerimientos de los distintos segmentos de mercado, de ahí que sea necesario coordinar las acciones en materia de infraestructura que están siendo llevadas a cabo tanto actores públicos como privados.

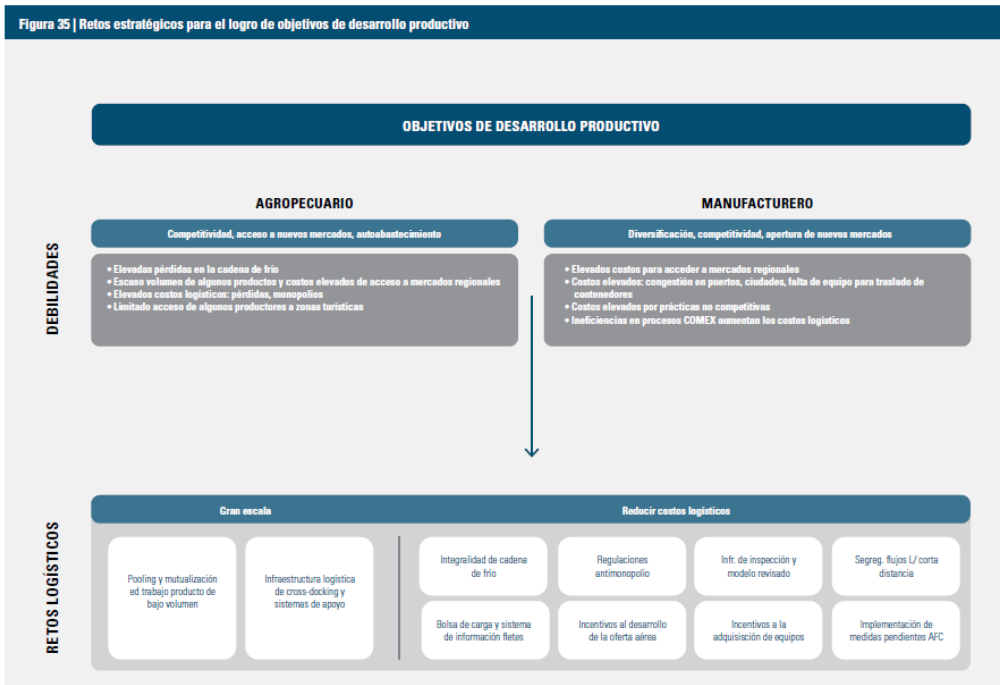
Figura 2. Sistema Nacional Logístico



Fuente: Plan Nacional de Logística 2020 – 2032 (BID, 2020)

1.11 La infraestructura de transporte aún puede ser optimizada, ampliando el alcance territorial de medidas que han mostrado resultados positivos como el Corredor Logístico de Haina. La adopción de la ZAR siguiendo un modelo de gestión durable es una necesidad expresada por todos los actores del sector, a fin de regular el tráfico indiscriminado de vehículos pesados en Santo Domingo, y cuyo uso regular podría ser estimulado con la construcción de los dos tramos finales de la circunvalación en la sección que da acceso a los dos puertos principales del país, de ahí la importancia de coordinar acciones operativas con acciones de infraestructura.

1.12 En materia de servicios logísticos y de transporte, el transporte terrestre es el eslabón débil del SLN. Este servicio registra costos muy elevados (USD 0,14/km), en parte debido a la atomización sindical y la práctica de reservas de cargas que impide la libre fijación de tarifas, restringe la libertad del cargador a escoger libremente al transportista, y provoca viajes de retorno sin carga. Es necesario fomentar la competencia en el transporte terrestre, modernizar la flota con incentivos público-privados y optimizar las rutas para disminuir los retornos vacíos. Paralelamente, para responder a la demanda creciente de servicios logísticos, es fundamental implementar programas de formación a nivel técnico en transporte, logística y comercio exterior, alineados con las demandas del sector privado. Las acciones de promoción del Hub sobre las cuales los actores del sector insisten, requieren de la existencia de una instancia que coordine a nivel ejecutivo los esfuerzos de todas las instituciones del sector para ser efectivo.



1.13 Reconociendo estos desafíos, el Gobierno, con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), formuló en 2014 el Plan Nacional de Logística de Cargas (PNLOG), actualizado en 2019 y reformulado recientemente para el período 2025-2035. El PNLOG sirvió de apoyo para articular la visión común de los sectores público y privado, y priorizó acciones clave como el Puerto de Manzanillo, la circunvalación y la Zona de Acceso restringido (ZAR) en Santo Domingo. Igualmente, el plan brindó insumos para la mesa de trabajo del Hub de la Comisión Nacional de Facilitación del Comercio (CNFC) (estudio de demanda del Hub logístico, el plan de acción de reformas regulatorias), y condujo a la creación del Gabinete de Desarrollo Logístico y del Observatorio de Logística. La actualización de 2025 que generó la Hoja de Ruta Estratégica (HRE) y que fue elaborada en estrecha coordinación con el CNFC, el CNC y los gremios del sector privado, se focalizó en los temas de mayor prioridad para todos los sectores; las recomendaciones estuvieron centradas en cinco ejes: (i) inversión en red vial y caminos vecinales con enfoque en seguridad y resiliencia climática; (ii) digitalización de los corredores y nodos logísticos de pasos fronterizos para agilizar los flujos de comercio a través de los distintos componentes del SLN, en particular los ejes viales que tienen el carácter de corredores fiscales; (iii) desarrollo estandarizados de centros de distribución y plataformas urbanas de consolidación de carga, que contribuyan a optimizar la logística urbana; (iv) adecuación de aeropuertos de carga con aéreas especializadas y que garanticen la invulnerabilidad de la cadena de frío; y (v) la automatización de los componentes de la oferta del SLN, la adopción de un sistema de gestión de riesgos y de un sistema integral de control de operaciones de comercio exterior que contribuyan a facilitar el comercio exterior dominicano y los flujos de tránsito en régimen de admisión temporal en los segmentos servidos por el Hub logístico.

Figura 2 | Oferta del Sistema Logístico Nacional

1.14 Si bien el Gabinete de Desarrollo Logístico (GDL), una de las acciones clave del PNLOG, ha sido creado recientemente, el mismo no cuenta con la estructura de coordinación ejecutiva de apoyo. La actualización del PNLOG 2019 fue realizada en estrecha coordinación con el Consejo Nacional de Competitividad, en tanto que la contraparte de la Hoja de Ruta Estratégica fue el Consejo Nacional de Facilitación del Comercio (CNFC) – instancia responsable de implementar el Acuerdo para la Facilitación del Comercio y que viene cumpliendo de facto el rol de secretaría y reemplazó al CNC por su carácter transversal –. Dado que en República Dominicana el sector privado juega un rol fundamental no sólo en la inversión en el sector sino como parte del CNFC, las cámaras del sector privado, en particular el recién creado Consejo Logístico Nacional y AMCHAMDR, tuvieron un rol activo en la elaboración

validación de la Hoja de Ruta. Cabe destacar que todas las instituciones públicas y privadas consultadas forman parte del Comité Sectorial de Transporte y Logística que participaron en la formulación del Plan Meta RD 2036, proceso que transcurrió en paralelo a la formulación de la Hoja de Ruta.

1.15 Alineación Estratégica. La CT es consistente con la Estrategia Institucional del Grupo BID: Transformación para una Mayor Escala e Impacto (CA-631) y se alinea con los objetivos de fortalecer el crecimiento sostenible y abordar el cambio climático, al impulsar programas de formación, cambios normativos y regulatorios orientados a fortalecer el sector transporte, y mediante la adopción de estándares en el desarrollo de infraestructura logística dirigidos a mitigar el cambio climático, que tienden a perjudicar en mayor medida a la población en situación de vulnerabilidad . Asimismo, la operación se alinea con los temas transversales de: (i) cambio climático, al promover condiciones habilitantes para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y aumentar la resiliencia a los efectos del cambio climático; (ii) Equidad de Género, al introducir la consideración de las necesidades especiales de las mujeres en el mercado laboral (iii) sostenibilidad ambiental, al fomentar la reducción de la congestión y así reducir el impacto derivado de la emisión de gases a efecto de; (iv) capacidad institucional y estado de derecho, al fomentar la adopción de modelos innovadores de cogestión pública privada en el desarrollo del SLN; (v) Desarrollo productivo e innovación, a través de prácticas innovadoras en el sector de logística de cargas, incluyendo la participación privada en la gestión, operación y control de servicios y acciones tradicionalmente responsabilidad del sector público como son la bolsa de carga y la ZAR de Santo Domingo; y (vi) Integración Regional, a través de la profundización del rol del país en la distribución regional, la modernización de la infraestructura y procesos en los pasos fronterizos con Haití. Esta CT se trabaja en estrecha colaboración con el equipo de BIDinvest en RD.

1.16 Esta CT contribuirá a los siguientes indicadores de Nivel 2 del Marco de Resultados Corporativos 2020-2023 (GN 2727 12): (i) países con política y administración fiscal fortalecidas (24). Adicionalmente, la CT es consistente con la Estrategia de País del Grupo BID con la República Dominicana 2021-2024 (GN-3084), a través de los objetivos estratégicos de: (i) aumentar la eficiencia del gasto público; (ii) mejorar los servicios de apoyo al sector productivo con énfasis en el fortalecimiento de los encadenamientos, la competitividad y la resiliencia. Finalmente, la CT está alineada con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740- 12) al promover: (i) medidas para una planificación integral de la infraestructura logística, en el marco de las estrategias nacionales de desarrollo económico y social; y (ii) mejoras en la calidad de la infraestructura logística y servicios.

1.17 La CT se alinea con el Programa Estratégico para el Desarrollo Financiado con Capital Ordinario - Ventanilla 2 - Infraestructura (W2B) (GN-2819-14), principalmente en el área prioritaria de infraestructura sostenible y resiliente, al promover una inversión en el sector de infraestructura contemplando la integración logística como eje prioritario.

II. COMPONENTES

2.1 Esta CT apoya las orientaciones establecidas en la Hoja de Ruta Estratégica 2025-2035 del PNLOG, que abarca el desarrollo integral del territorio y su

integración con los componentes de la oferta del SLN – infraestructura, servicios y procesos –, a la vez que aborda los principales elementos de dicha oferta que requieren de un impulso del sector público, todo ello fortalecimiento la capacidad institucional y reguladora del gobierno. Esta CT tiene tres componentes principales:

2.2 **Componente 1: Desarrollo normativo y regulatorio (US$70.000).** Este componente apoyará; (i) el diseño de normas para el desarrollo de centros logísticos, incluyendo los centros de distribución urbana; (ii) la formulación de lineamientos para un sistema de indicadores de eficiencia y productividad en el sector logística y transporte, y para el diseño de la cuenta satélite del sector logístico del país, y; (iii) el diseño normativo requerido para el fortalecimiento del transporte terrestre de carga, marítimo, aéreo y de facilitación del comercio que impulse la implementación de la HRE del PNLOG.

2.3 **Componente 2: Implementación de acciones prioritarias definidas en el PNLOG (US$150.000).** Financiará: (i) actualización del modelo de gestión y apoyo a la implementación de la ZAR en el GSD, proyecto iniciado con apoyo del Banco pero actualmente en pausa en virtud de las limitaciones de recursos de la DIGESETT para llevar a cabo el control; (ii) la generación de lineamientos técnicos y diseño del modelo de gestión para el desarrollo de una bolsa de carga a través de un modelo de participación público-privado; (iii) diseño conceptual de medidas de infraestructura y operativas en los accesos a la Circunvalación en las inmediaciones de HIT y Puerto Caucedo, y diseño de medidas operativas dirigidas a extender del Corredor Logístico de Haina hacia las zonas logísticas; (iv) diseño de un programa de Gestión de Cambio en logística en el subsector transporte carretero de carga; (v) diseño de la Secretaría del Gabinete Logístico y su plan estratégico; y (vi) diseño de la Fase II del Observatorio Logístico incluyendo participación público-privada.

2.4 **Componente 3: Comunicación y difusión (US$30.000)**. Apoyará el desarrollo de notas técnicas, campañas, talleres y diseminación de acciones definidas en la HRE. También la difusión de resultados y buenas prácticas en proyectos asociados con logística y transporte de carga.

2.5 **Resultados Esperados.** Se espera que la TC contribuya a mejorar la capacidad de planificar infraestructura logística y de transporte al servicio de los movimientos de carga, regular el sector transporte, monitorear el desempeño del sector, y consolidar la institucionalidad responsable de la gestión del sector a través del fortalecimiento de la instancia de coordinación ejecutiva.

2.6 **Beneficiarios.** A nivel urbano, el principal beneficiario de las acciones de la TC será a la población urbana mediante la reducción de la congestión urbana a través de una eficiente implementación de medidas de administración de tráfico, la mejora en la calidad de la oferta de infraestructura logística que permita optimizar la logística urbana y la adecuada segregación de movimientos de larga y corta distancia. Los usuarios del transporte de carga también se espera se vean beneficiados mediante la reducción de los costos logísticos como consecuencia de una mejor regulación, eficiencia y diálogo con el sector transporte. A nivel de transportistas, se espera que mejoren los ingresos de los mismos mediante la adopción de medidas que permitan reducir los elevados costos operativos.

Finalmente, el país se verá beneficiado por una mejor gobernanza sectorial que se traducirá en una gasto público más eficiente y una acción coordinada entre actores públicos y privados para la atracción de nuevos usuarios e inversionistas.

III. PRESUPUESTO

3.1 **Presupuesto.** El costo total estimado de esta operación es de US$250,000, que se financiarán con recursos de la Ventanilla 2 del Programa Estratégico para el Desarrollo financiado con Capital Ordinario del Banco (OC-SDP-W2B). El periodo de ejecución es de 36 meses, habida cuenta de la existencia de componentes orientados a resolver problemáticas de larga duración (v.g. gestión de cambio de transportistas y consolidación institucional), y la relevancia estratégica del tema para el Plan Meta RD2036. El presupuesto indicativo se muestra en la tabla siguiente:

Componentes	W2B (US$)	Total
Componente 1: Desarrollo normativo y regulatorio	70.000	**70.000**
Componente 2: Implementación de acciones prioritarias definidas en el PNLOG	150.000	**150.000**
Componente 3: Comunicación y difusión	30.000	**30.000**
Total	**250.000**	**250.000**

IV. ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

4.1 **Organismo ejecutor.** El Organismo Ejecutor será el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a solicitud de los beneficiarios, y de acuerdo con las directrices y requisitos establecidos en la Política de Cooperación Técnica (GN-2470-2) y en los Procedimientos para la tramitación de operaciones de cooperación técnica y asuntos conexos (OP-619-4), a través de la Unidad de [División de Transporte (INE/TSP)]. La División de Transporte (INE/TSP) y el BID cuentan con amplia experiencia en el desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos similares a los planteados para este tipo de cooperaciones, así como por la orientación de la CT hacia apoyar la planeación, preparación y ejecución de acciones definidas en el PNLOG. Esta CT, en virtud del carácter transversal del sector y de las acciones abordadas, movilizará la experiencia de diferentes divisiones del BID

4.2 **El BID como Organismo Ejecutor de la TC[2].** El Gobierno de la República Dominicana, en virtud de las múltiples instituciones públicas involucradas y la dificultad de coordinación entre los distintos sectores, solicitó que el organismo ejecutor de esta cooperación técnica sea el Banco, a través de su División de Transporte (INE/TSP), en estrecha coordinación con el MOPC. Dado el peso de

[2] La Carta de solicitud del cliente se anexará al momento de la certificación de los fondos para esta CT.

componentes de infraestructura de transporte y logística en la TC, se ha acordado con el Gobierno que el MOPC será el organismo responsable de la TC, lo cual permitirá fortalecer su rol en la planificación del sector de logística de cargas. No obstante, dado que varias acciones escapan de su competencia, el MOPC ha solicitado al Banco su rol más activo en la ejecución de la TC. El Gobierno y el Banco acuerdan que la contratación por parte del Banco permite mayor independencia en términos de los resultados obtenidos, dado que algunos de los productos incluyen acciones de fortalecimiento institucional, que podrían tener mayor efectividad si se plantean de manera externa, aprovechando la experiencia del Banco en el desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos similares a los planteados para este tipo de cooperaciones a nivel regional.

4.3 **Adquisiciones.** Todas las adquisiciones a ejecutarse bajo esta Cooperación Técnica han sido incluidas en el Plan de Adquisiciones (Anexo IV) y se contrataran de conformidad con las políticas y regulaciones aplicables del Banco de la siguiente manera: (a) Contratación de consultores individuales, según lo establecido en la norma sobre Fuerza Laboral Complementaria (AM-650) y (b) Contratación de servicios prestados por firmas consultoras de acuerdo con la Política de Adquisiciones Institucionales (GN-2303-33) y sus Directrices.

4.4 **Periodo de Ejecución y Desembolso.** El periodo de desembolso, incluyendo el periodo de ejecución es de 36 meses.

4.5 **Gestión Financiera.** La CT será ejecutada por el Banco a través de la contratación de consultorías para llevar a cabo las actividades planificadas. En este sentido, en estrecho diálogo con el MOPC, el Banco será responsable de: (i) identificar los estudios y trabajos técnicos necesarios; (ii) seleccionar y contratar consultores para prestar los servicios necesarios; y (iii) gestionar la ejecución y entrega de los servicios de consultoría.

4.6 **Monitoreo, Presentación de Informes y Supervisión**. El jefe de Equipo de INE/TSP llevará a cabo la supervisión de las actividades desarrolladas en el marco de esta CT. El MOPC y los demás ministerios y organismos gubernamentales beneficiarios de las actividades de la CT participarán de manera activa en la revisión de los productos que se financien a través de esta.

V. RIESGOS POTENCIALES

5.1 Por la naturaleza y actividades planteadas en la presente CT, no se identifican riesgos potenciales afuera de los normales de ejecución en tiempo y forma. 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 plazos previstos. Adicionalmente, será esencial la colaboración del Gobierno Nacional con los consultores contratados, a fin de proveer las informaciones necesarias para el adecuado desarrollo de los estudios propuestos.

VI. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO

6.1 No se han identificado excepciones a las políticas del Banco para esta operación.

VII. ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

7.1 Esta Cooperación Técnica no está destinada a financiar estudios de prefactibilidad o factibilidad de proyectos de inversión específicos o estudios ambientales y sociales asociados a ellos; por lo tanto, esta TC no tiene requisitos aplicables del Marco de Política Ambiental y Social (ESPF, por sus siglas en inglés) del Banco.

ANEXOS REQUERIDOS:

- Anexo I: Solicitud del Cliente
- Anexo II: Matriz de Resultados
- Anexo III: Términos de Referencia
- Anexo IV: Plan de Adquisiciones