

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

REPÚBLICA DOMINICANA

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

(DR-L1132)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Isabel Granada, Jefe de Equipo (INE/TSP); Manuel Rodríguez, Jefe de Equipo Alterno (INE/TSP); Ana María Pinto, Edgar Zamora, Pablo Guerrero, Daniel Pérez y Alba Taveras (INE/TSP); Elías Rubinstein (TSP/CUR); Mario Durán (CSD/HUD); Jennelle Thompson (SCL/EDU); Christian Contin y Romina Kirkagacli (VPC/FMP); y María Cristina Landázuri (LEG/SGO).

De conformidad con la Política de Acceso a Información, el presente documento está sujeto a divulgación pública.

PERFIL DE PROYECTO
REPÚBLICA DOMINICANA

I. DATOS BÁSICOS

Nombre del proyecto:	Programa de Apoyo a la Movilidad, Transporte Terrestre y Seguridad Vial en República Dominicana		
Número del proyecto:	DR-L1132		
Equipo de proyecto:	Isabel Granada, Jefe de Equipo (INE/TSP); Manuel Rodríguez, Jefe de Equipo Alterno (INE/TSP); Ana María Pinto, Edgar Zamora, Pablo Guerrero, Daniel Pérez y Alba Taveras (INE/TSP); Elías Rubinstein (TSP/CUR); Mario Durán (CSD/HUD); Jennelle Thompson (SCL/EDU); Christian Contin y Romina Kirkagacli (VPC/FMP); y María Cristina Landázuri (LEG/SGO)		
Prestatario:	República Dominicana		
Organismo ejecutor:	Ministerio de Hacienda		
Plan financiero:	Primer Programa de Reformas de Política (PBP) BID (Capital Ordinario [CO]):	Préstamo	Hasta US\$100.000.000
	Cofinanciamiento ¹	Aproximadamente	US\$150.000.000
	Total:	Hasta	US\$250.000.000
Salvaguardias:	Políticas activadas:		OP-703 (B.13)
	Clasificación:		No requerida

¹ De la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD).

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

A. Contexto Macroeconómico

- 2.1 Durante la última década (2008-2017), República Dominicana (RD) registró un crecimiento económico de 4,9%² por encima del promedio de la región³. El año 2018 ya evidencia una revitalización en el crecimiento, impulsado por las medidas de flexibilización monetaria de 2017⁴ y el aumento de la demanda externa por la recuperación económica en EE.UU., principal socio comercial. La inflación interanual se sitúa dentro del rango meta (3,9%), el desempleo se mantiene bajo (5,1%) y aunque se espera un déficit de cuenta corriente (1% del Producto Interno Bruto [PIB]) mayor que el del año anterior, este se mantiene por debajo del promedio histórico (4% entre 2010-2017)⁵.
- 2.2 La consolidación fiscal dependerá en parte de una reforma proyectada para el 2020. El Gobierno ha realizado mejoras en la administración tributaria y aduanera, que permitieron un aumento de la recaudación de 0,4% del PIB sobre lo estimado en 2017⁶.

B. El Contexto del Sector Transporte Terrestre

- 2.3 RD estableció a través de la Ley 241 de 1967⁷ el primer marco reglamentario del transporte terrestre. Posteriormente se crearon cuatro⁸ instituciones centrales para su implementación. La ley comprendía la planeación de los subsectores de carga y transporte público en sus dimensiones urbanas e interurbanas. A pesar de la prevalencia de este marco y de la existencia de un primer modelo institucional, aspectos como el acelerado crecimiento de la población y la consecuente presión sobre la infraestructura y los servicios en los centros urbanos superaron⁹ rápidamente los ámbitos de actuación de las autoridades promulgados por la ley¹⁰. Externalidades¹¹ asociadas tanto a la demanda como

² Valor en términos reales. *World Economic Outlook*. Octubre 2018.

³ América Latina creció en promedio un 2,1%.

⁴ El Banco Central de la RD (BCRD) redujo la tasa de política monetaria en 50 puntos base y el coeficiente de encaje legal en 2,2 puntos porcentuales, liberando aproximadamente US\$430 millones para dinamizar el crédito a la producción.

⁵ Se proyecta un crecimiento del 6% al cierre de 2018 y del 5% para los próximos años 2019-2022. MEPyD, "Marco Macroeconómico 2018-2020". Junio 2018.

⁶ A pesar de lo anterior persiste un déficit del Sector Público Consolidado (SPC) que alcanzó un 4,6% del PIB en 2017 y que se estima en 4,3% en 2018. Esto obedece a una baja presión tributaria (16% del PIB) por insuficiente recaudación, gasto tributario alto (5,5% del PIB), también, al déficit del sector eléctrico (se espera que el inicio de operaciones de las plantas a carbón de Punta Catalina en 2019 mitigue el efecto de la subida de los precios del petróleo) (en promedio, 1,1% del PIB entre 2000-2017) y al déficit cuasi fiscal del Banco Central (en promedio, 1,3% del PIB entre 2010-2017).

⁷ Esta ley fue luego fortalecida con la Ley 222 que establecía por primera vez la señalización vial. Plan Estratégico de Movilidad Urbana Sostenible (PEMUS) 2017-2022.

⁸ Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT), Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA) encargada de administrar, mantener y gestionar la flota de autobuses y operador público del sistema de autobuses en los corredores principales de la zona metropolitana, Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET creada en 2005) a cargo de la planificación del transporte en las ciudades de Santo Domingo y Santiago, y el Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre (FONDET).

⁹ En particular Santo Domingo ha experimentado un alto crecimiento en su población pasando de 600.000 a 2.800.000 en los últimos 20 años.

¹⁰ El desarrollo del sector transporte no ha estado acompasado con las necesidades de crecimiento y los retos de competitividad de largo plazo en el país. [Enlace al documento](#).

a la oferta de transporte, condujeron al deterioro de las condiciones de movilidad, calidad del tránsito y seguridad vial en el país.

- 2.4 **Movilidad urbana y parque vehicular**¹². En los últimos diez años, el parque vehicular a nivel nacional presentó un crecimiento medio anual de 6%¹³. En este mismo período la tasa de motorización se duplicó, alcanzando más de 300 vehículos por cada 1.000 habitantes¹⁴. Al 31 de diciembre de 2017, el stock de vehículos registrados ascendió a 4.097.338, de los cuales el 54,6% son motocicletas, el 21,1% corresponde a automóviles, el 10,2% son jeeps y el 14,0% restante corresponde a vehículos de carga y autobuses. La mayor parte de los vehículos registrados pertenecen al Distrito Nacional, Santo Domingo y Santiago de los Caballeros, con una participación de 24,6%, 16,4% y 8,5%, respectivamente¹⁵. Se estima que los efectos del congestionamiento¹⁶ en las principales ciudades representan pérdidas anuales por cerca de los 33 millones de dólares.
- 2.5 **Transporte público de pasajeros**. En las principales ciudades¹⁷, este servicio es ofertado en dos modalidades, urbano e interurbano¹⁸, a través de buses “guaguas”, “conchos”¹⁹, taxis, uber, motouber, motoconchos²⁰ y metro²¹. Los taxis, se organizan a través de empresas y propietarios en condiciones de informalidad²². Aunque ciudades como Santo Domingo cuentan con un servicio de metro de calidad, dada la diferencia de tarifa y la baja conectividad de los servicios²³, la mayoría de los pasajeros se moviliza²⁴ en “conchos” o “motoconchos” que no cumplen condiciones de seguridad.

¹¹ El sector transporte es responsable del 20% de total de las emisiones contaminantes de CO₂ de Santo Domingo (428 kg de CO₂/año*habitante).

¹² Los vehículos fabricados en 2017 representan el 1,8% y el 0,3% en 2018. El 49,4% de los vehículos corresponde al período 2001-2016 y el restante 48,5% concentra el año 2000. Gerencia de Estudios Económicos y Tributarios 2018.

¹³ Dirección General de Impuestos Internos, 2018.

¹⁴ Motocicletas y vehículos 4x4 los de mayor crecimiento.

¹⁵ Parque vehicular 2018. Dirección General de Impuestos Internos.

¹⁶ Tiempo promedio de viaje para el Gran Santo Domingo igual a 1h 15min. Fuente: Diagnóstico del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, 2018.

¹⁷ Santo Domingo y Santiago de los Caballeros.

¹⁸ Con excepción del metro, estos sistemas son autorregulados por sus sindicatos.

¹⁹ Vehículos privados que se usan para el transporte público de pasajeros. En el Gran Santo Domingo la flota es de 16.000 vehículos con edad promedio de 22 años, responsable del 10% de las emisiones por año/persona. Fuente: Diagnóstico del Plan de Movilidad Gran Santo Domingo (DPMGSD) 2018.

²⁰ Motocicletas que prestan servicio público, frecuentemente usadas para trayectos cortos.

²¹ Este sistema cuenta con dos líneas que unen el norte con el sur y el este con el oeste. Tiene una longitud de 48,5 km, 30 estaciones, 35 trenes y velocidad máxima de 80 km/h

²² En RD existen 27.000 unidades de taxis, y menos del 40% están registrados ante el Consejo de Administración y Regulación de Taxis (CART) presentando un alto nivel de informalidad. El 70% de los taxis se encuentran en malas condiciones. Además de los taxis tradicionales, también existe Uber y Cabify. (Roa y de Los Santos, 2017). [Enlace al documento](#).

²³ El precio del transporte en “concho” depende de la distancia y la zona (Procompetencia, 2016). En contraste, para usar el metro se requiere una tarjeta recargable (RD\$150) el precio de un viaje es de RD\$20. [Enlace a referencia](#).

²⁴ Reparto modal: 40% transporte privado, 20% a pie; 40% transporte público (14% concho, 13% bus, 9% metro, 3% motoconcho y 1% otros). Fuente: DPMGSD 2018.

- 2.6 **Transporte Automotor de Carga (TAC).** La estructura empresarial del transporte carretero de cargas ha evolucionado de manera atomizada²⁵, con baja innovación tecnológica e informalidad²⁶. La flota ha aumentado 4,6% en la última década. La edad promedio del parque automotor es de 20,6 años, superior a la edad óptima de reposición (entre 5 y 8 años para tractocamiones, y entre 8 y 13 para camiones²⁷) incidiendo en la eficiencia en el consumo de combustible²⁸, así como en los costos operativos. Los fletes son hasta tres veces superior al valor promedio de transportar una tonelada métrica por kilómetro en Mesoamérica²⁹ con incidencia significativa en la competitividad del país³⁰.
- 2.7 **Seguridad vial.** Con un índice de 29,3 muertes por 100.000 habitantes, RD posee el mayor índice de siniestralidad de América Latina y el Caribe (ALC)³¹, lo que ocasiona un total de 3.000 muertes al año por lesiones de tránsito³². La atención y reparación de víctimas le cuesta al país 2,2% del PIB (OMS 2015). Aunque la cantidad de siniestros viales se redujo en 2017 un 20% en comparación con 2016³³, el país enfrenta retos como la ausencia de normativas de control y vigilancia (¶2.14) y de comportamiento de los conductores y peatones que limitan la posibilidad de hacer que el sistema y las vías sean seguras para todos³⁴.
- 2.8 **Institucionalidad del sector transporte.** Hasta el año 2017 el sector era gestionado por múltiples instituciones³⁵ (¶2.3) cuyas responsabilidades se fueron traslapando en el tiempo con una marcada diferencia de criterios. Posteriormente, bajo el liderazgo del Ministerio de la Presidencia, quien asume el rol de coordinación de las principales entidades del sector, se impulsa la aprobación de la [Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial](#), que actualiza el marco reglamentario del año 1967 y adecua la institucionalidad a las nuevas realidades sectoriales. En el marco de esta

²⁵ Si bien existen operadores logísticos con flotas propias, la mayoría de los transportistas están asociados en 98 sindicatos, agrupados en la Federación Nacional del Transporte Dominicano (FENATRADO) para transporte de carga contenedorizada y graneles sólidos y líquidos.

²⁶ El acceso al mercado del transporte no está regulado a nivel nacional. Los sindicatos locales regulan cerca del 80% de las cargas aptas para el TAC en el país. Las condiciones mínimas imprescindibles de acceso al mercado son la pertenencia y pago de cuotas a uno de los 98 sindicatos de transporte y la posesión de un máximo de cinco unidades por afiliado.

²⁷ HDM Banco Mundial - Documento CONPES 3759 de Colombia.

²⁸ En el año 2011, el 100% de los movimientos de transporte carretero presentaron retornos en vacío como consecuencia de la estructura operativa definida por FENATRADO, mediante la cual el sindicato afiliado presta servicio de transporte en su localidad particular únicamente. PNLOG 2015.

²⁹ 4,75 US\$/km.

³⁰ Varios factores determinan la productividad y eficiencia del transporte automotor de carga. Por un lado, la productividad de la flota se refleja mediante el kilometraje anual por unidad (km/ud/año). Este valor varía en función del tipo de operador de transporte. Los miembros asociados a sindicatos de transporte reportan productividades entre los 5000 y los 35.000 km/ud/año.

³¹ Comparable con la tasa promedio de África (26,6). En el caso de Latinoamérica, esta tasa está en 17,1.

³² Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial. Organización Mundial de la Salud (OMS), 2015 con datos del 2013.

³³ Informe Estadístico del Observatorio de Seguridad Ciudadana (OSC-IE) 025, noviembre 2017.

³⁴ Especialmente para los más vulnerables: motociclistas y peatones representan el 63% y 20% de las muertes respectivamente.

³⁵ Dirección General de Tránsito Terrestre (DGTT), Ministerio de Turismo (MITUR), OTTT, Autoridad Metropolitana de Transporte Terrestre (AMET), Consejo de Regulación y Administración de Taxis (CART), OPRET, FONDET y ayuntamientos, quienes mediante la Ley 176-07 tienen la potestad de reglamentar el transporte público de pasajeros urbanos en sus municipios.

reforma, se crea el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) como nueva entidad³⁶, órgano nacional a cargo de la reglamentación y gestión de la movilidad y el transporte público terrestre (pasajeros y carga) y de la seguridad vial.

C. Problemática Atendida por el Programa Propuesto

- 2.9 **El marco legal y regulatorio.** La Ley 63-17 (¶2.8) plantea de forma ambiciosa la formulación de alrededor de 40 reglamentos y la elaboración de planes y programas que como principio general deben articularse entre sí. En este sentido, es esencial consolidar un marco normativo que desarrolle los principios de la ley en sus pilares fundamentales: movilidad urbana eficiente e inclusiva, transporte terrestre de carga moderno y competitivo y seguridad vial; incluyendo las herramientas para la formulación de una política sectorial de largo plazo. Dentro de los aspectos destacables, la ley establece la elaboración de un Plan Estratégico para la Transformación de la Movilidad Urbana³⁷ a nivel nacional. La ley ordena también la implementación de un Plan Estratégico de Seguridad Vial vinculante con varias instituciones públicas. Asimismo, plantea reglamentos asociados al TAC en materia de contratos, condiciones de circulación, pesos³⁸ y dimensiones, trazabilidad y confiabilidad de la cadena logística entre otros elementos.
- 2.10 **El marco institucional.** Previo a la creación del INTRANT, la ausencia de una autoridad rectora y de un marco normativo generó, entre otros, el contexto propicio para el fortalecimiento de los sindicatos sobre el transporte público de pasajeros y carga, los cuales cubren cerca del 80% de la demanda, ofreciendo un servicio desorganizado, con bajas tasas de reposición y carente de regulación. Esta misma falencia tuvo repercusiones sobre el sector del TAC. El gobierno reguló los precios hasta 1990, posteriormente, este ejercicio fue transferido a los sindicatos, que desde entonces fijan de forma autónoma las tarifas de todos los trayectos.
- 2.11 **Procesos de planificación sectorial y mejora de servicios de transporte.** En 2004 se impulsó la puesta en marcha un Plan Maestro³⁹ para el reordenamiento y modernización del transporte público. Sin embargo, la ausencia de una ley general de tránsito y transporte y una única institución rectora limitaron su implementación.
- 2.12 Con relación al TAC, el país no cuenta con un Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) para regular la oferta y establecer políticas para la renovación de flota. Tampoco se ha establecido un sistema de costos eficientes que le permita mejorar la productividad de la flota⁴⁰.

³⁶ Adscrita al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), quien está encargado de planificar la ejecución de proyectos viales.

³⁷ Que vincule los planes de movilidad urbana que ya se vienen desarrollando en Santo Domingo y Santiago de los Caballeros, así como en otras ciudades.

³⁸ En cuanto a los pesos y dimensiones de los vehículos de carga, la normativa vigente data de 1970.

³⁹ OPRET. [Plan Maestro para el Reordenamiento del Transporte Público.](#)

⁴⁰ Medida en kilometraje recorrido anual por unidad.

- 2.13 En materia de seguridad vial, hacia finales de los años 90, la DIGESETT, concentraba las funciones de educación vial y regulación sobre velocidades máximas. Sin embargo, no se priorizaron acciones en control y vigilancia de índices de alcoholemia; obligatoriedad del uso del casco a los motociclistas/ciclistas; uso del cinturón de seguridad; o la definición de estándares de seguridad para los mismos. Asimismo, aún carece de un seguro obligatorio para cobertura a víctimas de siniestros de tránsito.
- 2.14 Los problemas descritos (¶2.10 - ¶2.14) afectan el desempeño del sector transporte y limitan la adopción de nuevas tecnologías o medidas de regulación que preparen al sector ante tendencias disruptivas. Para enfrentarlos, el gobierno identificó como prioritario avanzar en la implementación de la Ley 63-17 (¶2.8) acelerando el proceso de reglamentación sectorial⁴¹ (¶2.9). Dichas mejoras tendrán un efecto positivo en la calidad de los servicios de transporte, en la visión y percepción del sector y en la productividad⁴².

D. Descripción del Programa

- 2.15 **Objetivo.** Contribuir a la reforma del sector transporte a través de mejoras en la calidad⁴³ de los servicios de transporte urbano e interurbano de pasajeros y de carga, integrando transversalmente como prioridad de desarrollo sectorial a la seguridad vial y siguiendo los lineamientos de la reforma sectorial dispuesta en la Ley 63-17.
- 2.16 Los objetivos específicos del programa son: (i) la consolidación de un marco normativo robusto y con visión de futuro fundamental para la planificación sectorial; (ii) el fortalecimiento institucional de las entidades competentes; y (iii) la adopción de nuevos estándares técnicos para contribuir a mejorar los servicios asociados al transporte de pasajeros y de carga orientados a la eficiencia, calidad, inclusión, seguridad y sostenibilidad.
- 2.17 Las acciones de reformas propuestas se apoyarán mediante un Préstamo de Reformas de Política (PBL, por sus siglas en inglés) bajo la modalidad programática, consistente en dos operaciones independientes, pero técnicamente relacionadas. Esta modalidad es apropiada debido a la complejidad y el plazo que abarca la implementación de las reformas.
- 2.18 Esta operación constará de cuatro componentes. Este primer tramo, establecerá las prioridades de la reforma y de diseño de políticas, enfocándose también en la

⁴¹ Para ello se requerirá robustecer la institucionalidad existente y en particular al INTRANT, dotándola de herramientas metodológicas y operativas que le permitan planificar de manera efectiva y proactiva a largo plazo.

⁴² Graham (2007) concluye para el Reino Unido, que la aglomeración (aumento de densidad urbanística, del dinamismo económico concentrado), junto con el desarrollo planificado (marcos regulatorios estables e instituciones robustas) tiene efectos positivos en la productividad de las empresas (elasticidad de 0,129 para la productividad de industrias en general -de 0,197 para servicios- con respecto a la aglomeración, indicando que aumentos de 1% en la aglomeración genera incrementos de cerca de 0,2% en productividad para ciertas industrias).

⁴³ El concepto de calidad se refiere a los criterios de: asequibilidad, accesibilidad, sostenibilidad, seguridad y equidad.

elaboración de instrumentos legales, de planificación y mejora de procesos, así como su implementación inicial. El segundo tramo se concentrará en el desarrollo transitorio de pilotos de aplicación de reformas prioritarias y su monitoreo.

E. Descripción de los Componentes:

- 2.19 **Componente I. Estabilidad macroeconómica.** El objetivo del componente es asegurar un contexto macroeconómico estable y consistente con los objetivos del programa y de la Carta de Política Sectorial.
- 2.20 **Componente II. Marco legal y regulatorio.** Este componente apoyará la reforma y el fortalecimiento de los instrumentos normativos y regulatorios que desarrollen los principios de la Ley 63-17, incluyendo herramientas para la formulación de una política sectorial de largo plazo⁴⁴ (¶2.8).
- 2.21 **Componente III. Marco institucional sectorial.** El objetivo del componente es fortalecer el esquema institucional del INTRANT (¶2.8), como institución rectora del sistema de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, con el fin de desarrollar su capacidad técnica y responsabilidades otorgadas por la Ley 63-17⁴⁵.
- 2.22 **Componente IV. Procesos de planificación.** Este consolidará las herramientas de planificación de movilidad, transporte terrestre de carga y seguridad vial. Se fortalecerá la elaboración de estrategias para el diseño articulado de la red vial, y de los sistemas de transporte de carga y pasajeros que incluyan elementos de seguridad vial⁴⁶, así como de eficiencia energética y mitigación del cambio climático.
- 2.23 **Estrategia del Gobierno de República Dominicana.** El programa está alineado con el [Plan de Gobierno 2016-2020](#) y la [Estrategia Nacional de Desarrollo 2030 \(END 2030\)](#), particularmente con el objetivo de desarrollar un marco regulatorio e institucional que garantice un sistema de transporte de pasajeros y de carga de calidad, innovador, ordenado, seguro y sostenible, que opere en condiciones de competencia, a fin de reducir la incidencia del gasto de transporte en los presupuestos familiares y empresariales.
- 2.24 **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (GN-2788-5) y se alinea con los desafíos de desarrollo de productividad e innovación, así como capacidad institucional y estado de derecho, al promover el desarrollo eficiente de la capacidad de planificación sectorial. También se alinea con las áreas transversales de cambio climático y sostenibilidad ambiental e igualdad de género y diversidad, al promover planes de infraestructura y servicios que respondan a la mitigación y adaptación a los efectos del cambio climático, así

⁴⁴ Incluye el reglamento general y amplio para el transporte terrestre de carga y el transporte público a nivel urbano e interurbano.

⁴⁵ Incluye la conformación de concejos, convenio interinstitucionales y consolidación de la operatividad de instancias como el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

⁴⁶ Comprende el plan de desarrollo comunicacional en materia de seguridad vial y la definición de planes empresariales, entre otros.

como al integrar a las principales de reformas criterios técnicos de inclusión y accesibilidad universal. El programa es consistente con el objetivo de la Estrategia del Banco con República Dominicana (GN-2908) de consolidar una institucionalidad pública más eficiente, transparente y participativa, atendiendo los retos en materia de planificación, gestión, coordinación, ejecución y seguimiento 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 diseñar y gestionar infraestructura que contribuya a la mejora de la calidad de los servicios y el crecimiento sostenible e inclusivo. Asimismo, es consistente con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7), que promueve sistemas de transporte urbano sostenibles y con las áreas estratégicas de seguridad vial, transporte urbano, logística y Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS).

III. ASPECTOS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Riesgos.** Se identifican como riesgos: (i) desaceleración económica⁴⁷ dada la vulnerabilidad a choques externos y desastres naturales⁴⁸ (al respecto se destaca que esta operación representa 1,5% de las necesidades de financiamiento); (ii) demora en los procesos de remisión ante instancias ejecutivas de los reglamentos sectoriales. Este riesgo será mitigado mediante la elaboración anticipada de los borradores de reglamento financiados a través de la Cooperación Técnica (CT) Apoyo al Plan Estratégico para la Transformación de la Movilidad de Santo Domingo⁴⁹; (iii) falta de la coordinación de las entidades del sector con el Ministerio de Hacienda, para lo cual se establecerá previo al inicio del programa una instancia de coordinación interinstitucional; y (iv) no adopción de las medidas impulsadas en la reforma, para lo cual se plantea avanzar con mesas de trabajo y pilotos técnicos⁵⁰ financiados con la CT referenciada.
- 3.2 **Coordinación con otros donantes.** Esta operación se realiza en coordinación con la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD), con la cual, a partir de la propuesta del Banco, se acordará el contenido de la Matriz de Políticas. El esquema de trabajo se registrará por un acuerdo marco entre ambas entidades.
- 3.3 El Ministerio de Hacienda será el organismo ejecutor, quien proveerá la información y hará el seguimiento, con apoyo del INTRANT, del cumplimiento de los requisitos de la matriz de políticas (ver Apéndice III).
- 3.4 **Conocimiento sectorial.** En las áreas temáticas del programa, el Banco ha desarrollado, los siguientes productos de conocimiento: (i) Plan Nacional en Logística de Cargas (PNLog)⁵¹; y (ii) el Plan de Movilidad Urbana para Santiago

⁴⁷ Un aumento de los precios del petróleo afectaría la inflación doméstica y el tipo de cambio, con un impacto en el déficit fiscal. Asimismo, una desaceleración del crecimiento de EE.UU., así como aumentos en las tasas de interés en EE.UU. afectarían negativamente la sostenibilidad fiscal, al aumentar los costos de financiamiento.

⁴⁸ En 2017 dos huracanes de categoría 5 (Irma y María) pasaron cerca del país, dejando daños económicos en regiones productivas.

⁴⁹ ATN/OC-16791-DR.

⁵⁰ Piloto de costos eficientes en transporte de carga.

⁵¹ ATN/OC-14002-RG.

de los Caballeros⁵². A nivel regional, resaltan los aportes para el diagnóstico del TAC⁵³. Ver Anexo IV.

IV. SALVAGUARDIAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 De acuerdo con la directiva B.13 de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (GN-2208-20 y OP-703), las operaciones de préstamo de política no requieren clasificación. Dada la naturaleza de la operación, no se anticipan impactos ambientales o sociales negativos (Anexo III).

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 5.1 La presente operación requerirá un presupuesto de US\$62.000. El cronograma de preparación contempla que la Propuesta de Préstamo (LP) será considerada por el Directorio Ejecutivo el 17 de abril de 2019.

⁵² ATN/OC-15674-DR.

⁵³ ATN/OC-16133-RG.

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a "Información Deliberativa" contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la "Política de Acceso al Información" del Banco (Documento GN-1831-28).



Safeguard Policy Filter Report

Operation Information

Operation		
DR-L1132 Program to Support the Mobility, Land Transportation, Traffic and Road Safety Policy of the Dominican Republic		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B13		
Country	Executing Agency	
DOMINICAN REPUBLIC	DR-MH - Ministerio de Hacienda	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	TRANSPORT	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
ISABEL CRISTINA GRANADA GARCES		
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$100,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
18 Jan 2019	josedb	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	17 Sep 2018	
QRR (Estimated)	16 Jan 2019	
Board Approval (Estimated)	17 Apr 2019	
Safeguard Performance Rating		
Rationale		



Safeguard Policy Filter Report

Potential Safeguard Policy Items

[No potential issues identified]

Safeguard Policy Items Identified

B.1 Bank Policies (Access to Information Policy– OP-102)

The Bank will make the relevant project documents available to the public.

B.1 Bank Policies (Gender Equality Policy– OP-761)

The operation will offer opportunities to promote [gender equality](#) or [women's empowerment](#).

B.2 Country Laws and Regulations

The operation is expected to be in compliance with laws and regulations of the country regarding specific women's rights, the environment, gender and indigenous peoples (including national obligations established under ratified multilateral environmental agreements).

B.3 Screening and Classification

The operation (including [associated facilities](#)) is screened and classified according to its potential environmental impacts.

B.7 Supervision and Compliance

The Bank is expected to monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.

B.13. Noninvestment Lending and Flexible Lending Instruments

Ex-ante impact classification may not be feasible for this type of operation. This includes: policy-based loans, Financial Intermediaries (FIs) or loans that are based on performance criteria, sector-based approaches, and conditional credit lines for investment operations.

B.17. Procurement

Suitable safeguard provisions for the procurement of goods and services in Bank financed operations may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.

Recommended Actions

Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.

Additional Comments



PBL

Safeguard Policy Filter Report

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

I. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

- 1.1 **Objetivo.** El objetivo general del programa es contribuir a mejorar la calidad de los servicios de transporte urbano e interurbano de pasajeros y de carga de manera segura y eficiente, a través de la reforma sectorial que implica la reglamentación e implementación del marco regulatorio, institucional y técnico dispuesto en la nueva Ley 63-17.

A. Descripción de los Componentes

- 1.2 **Componente I. Estabilidad macroeconómica.** El objetivo del componente es asegurar un contexto macroeconómico estable y consistente con los objetivos del programa y de la Carta de Política Sectorial.
- 1.3 **Componente II. Marco legal y regulatorio.** Este componente apoyará la reforma y el fortalecimiento de los instrumentos normativos y regulatorios que desarrollen los principios de la Ley 63-17, incluyendo herramientas para la formulación de una política sectorial de largo plazo.
- 1.4 **Componente III. Marco institucional sectorial.** El objetivo del componente es fortalecer el esquema institucional del INTRANT, como institución rectora del sistema de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, con el fin de desarrollar su capacidad técnica y responsabilidades otorgadas por la Ley 63-17.
- 1.5 **Componente IV. Procesos de planificación.** Este consolidará las herramientas de planificación de movilidad, transporte terrestre de carga y seguridad vial. Para esto se fortalecerá la elaboración de estrategias para el diseño articulado de la red vial, y de los sistemas de transporte de carga y pasajeros que incluyan elementos de seguridad vial así como de eficiencia energética y mitigación del cambio climático.

II. SALVAGUARDAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 2.1. Las actividades de fortalecimiento institucional, planificación y marcos regulatorios y desarrollo de estudios que componen el programa no ocasionarán efectos significativos directos en el medio ambiente y recursos naturales del solicitante. Consistente con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), el programa se clasifica como una operación bajo la directiva B.13 por ser un préstamo de política.
- 2.2. Durante el análisis del programa se revisarán los instrumentos de gestión ambiental y social, los instrumentos de planeación y otras acciones estratégicas relacionadas del gobierno y su vinculación entre las diferentes autoridades y entes, con el fin de identificar si se requiere complementar algunos vacíos de regulación para algún componente del programa.
- 2.3. Los resultados del análisis se documentarán brevemente en la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD) y se incluirán los indicadores necesarios en la Matriz de Medios de Verificación.
- 2.4. La presente operación es una oportunidad para vincular a los reglamentos planes y programas aspectos relacionados con la igualdad de género, la movilidad universal y el cambio climático.

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y enlaces a archivos técnicos
	Plan de Transporte para la República Dominicana	Concluido	EZSHARE-1169253935-3
	Producto 1. Plan de Movilidad Urbana para Santiago de los Caballeros Presentación Plan de Movilidad Informe de inicio IDOM Plan de participación ciudadana Minuta de primer taller Santiago Minuta de reunión CNTT Minuta de reunión regidores ayuntamiento	Concluido	EZSHARE-1169253935-8 EZSHARE-1169253935-9 EZSHARE-1169253935-10 EZSHARE-1169253935-11 EZSHARE-1169253935-12 EZSHARE-1169253935-13
	Plan de Movilidad de Santo Domingo	Diciembre 2018	
	Diagnóstico de seguridad vial	Concluido	EZSHARE-1169253935-7
	Transporte Automotor de Carga en República Dominicana Encuesta Costos Logísticos (Excel) Usuarios Proveedores Informe Encuesta Costos Logísticos Informe Encuesta TAC proveedores Informe Encuesta TAC usuarios Informe Encuesta Costos Logísticos Informe Encuesta TAC Final Mesoamérica Presentación de Resultados de la revisión de antecedentes Mesoamérica Informe de Resultados de la revisión de antecedentes Mesoamérica Presentación Análisis flujos, corredores y cadenas logísticas Mesoamérica Análisis de flujos, corredores y cadenas logísticas Mesoamérica Desempeño logístico Mesoamérica Informe de país Preguntas comparativas Usuarios-Proveedores Producto 13 y 14 encuestas final Transporte Automotor de Carga en ALC. RD diagnóstico y recomendaciones de política	Concluido	EZSHARE-1169253935-14 EZSHARE-1169253935-15 EZSHARE-1169253935-16 EZSHARE-1169253935-17 EZSHARE-1169253935-18 EZSHARE-1169253935-19 EZSHARE-1169253935-20 EZSHARE-1169253935-21 EZSHARE-1169253935-22 EZSHARE-1169253935-23 EZSHARE-1169253935-24 EZSHARE-1169253935-25 EZSHARE-1169253935-26 EZSHARE-1169253935-27 EZSHARE-1169253935-28 EZSHARE-1169253935-29 EZSHARE-1169253935-30

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y enlaces a archivos técnicos
Recolección de información y análisis para reportar resultados	Reglamento de Carga	Febrero 2019	En desarrollo
	Piloto de Costos Eficientes	Febrero 2019	En desarrollo
	Marco de desarrollo para un Seguro Obligatorio	Febrero 2019	En desarrollo
	Estudio de pre-factibilidad de un sistema masivo	Febrero 2019	En desarrollo
		Misión de orientación y de análisis	Esquema de monitoreo y evaluación a ser incluido en el POD
Salvaguardas sociales y ambientales; otros estudios ambientales	No hay estudios previstos		
Gestión de riesgos en el proyecto	Evaluación preliminar Evaluación de alcance amplio para la operación	PP, Apéndice II	A ser incluido en el POD
Estrategia de País	Estrategia de país del Grupo BID con la República Dominicana CDP República Dominicana	Concluido Concluido	EZSHARE-1169253935-34 EZSHARE-1169253935-33
Otros asuntos relevantes, incluyendo donantes, género, sostenibilidad, temas de país / sector	No hay estudios previstos		

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a "Información Deliberativa" contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la "Política de Acceso al Información" del Banco (Documento GN-1831-28).