**Programa de Apoyo a la**

**Movilidad, transporte terrestre y seguridad vial**

**en República Dominicana**

**Matriz de Medios de Verificación**

|  |
| --- |
| **Objetivo.** El objetivo general del programa es contribuir a consolidar un transporte terrestre seguro y eficiente a través de reformas en tres subsectores: (i) seguridad vial; (ii) movilidad urbana; y (iii) Transporte Automotor de Carga (TAC). |

| **Objetivo y Alcance** | **Agencia Responsable** | **Reformas de Política I** | **Medios de Verificación** | **Estado de avance de los MV****23/10/2019[[1]](#footnote-1)** | **Mecanismos Activadores****Reformas de Política II** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Componente I. Estabilidad macroeconómica.** |
|  1.1 Estabilidad macroeconómica. |  | 1.1 Que exista un marco macroeconómico estable y consistente con los objetivos del programa y la Carta de Política Sectorial. |  1.1 Evaluación Independiente de Condiciones Macroeconómicas (IAMC) elaborada por el BID. | Existe. | 1.1 Que exista un marco macroeconómico estable y consistente con los objetivos del programa y la Carta de Política Sectorial. |
| **Componente II. Seguridad vial como pilar de desarrollo sectorial.** |
| 2.1 Priorizar la seguridad vial como pilar del desarrollo sectorial: **marco legal y regulatorio.** | INTRANT | 2.1.1 Que, de acuerdo con la Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial No. 63-17, se haya aprobado y se encuentre vigente un reglamento de inspección técnica vehicular para transporte de pasajeros y de carga que actualice los estándares (considerando aquellos de eficiencia energética) necesarios a los efectos de procurar una constante mejora de la composición del parque de vehículos de la República Dominicana, incluyendo entre otros: a. Regulación de estaciones de inspección técnica-vehicular. b. Condiciones vehiculares requeridas para la circulación. c. Protocolo y los instrumentos para realizar la inspección técnica vehicular.d. Normativa para la inspección técnico vehicular de vehículos de motor importados y vehículos usados. | [2.1.1 Publicación en la Gaceta Oficial del Decreto 5-19 por el que se aprueba el Reglamento de la Inspección Técnica Vehicular (Gaceta Oficial No. 10927 del 8 de enero de 2019), vigente.](https://www.intrant.gob.do/transparencia/phocadownload/BaseLegal/Decretos/Decreto%205-19%20Inspeccion%20Tecnica%20Vehicular%20GO.pdf) | 2.1.1. Completado | 2.1.1.1 Que se hayan emitido por el INTRANT al menos tres normativas técnicas derivadas del reglamento de inspección técnica vehicular, que integren de manera transversal los criterios de eficiencia energética.2.1.1.2 Que se haya iniciado el proceso de concesión de las estaciones de inspección técnico vehicular, de acuerdo con lo establecido en el reglamento de inspección técnica vehicular.  |
| INTRANT | 2.1.2. Que de acuerdo con la Ley No. 63-17, se hayan aprobado y se encuentren vigentes los siguientes reglamentos en materia de seguridad vial que actualicen, entre otros requisitos para una conducción segura: a. El otorgamiento de licencias de conducción.b. La obtención del certificado psicofísico de conductores y de centros médicos autorizados para su expedición.c. El programa de capacitación, formación y educación vial.d. La habilitación de las escuelas de conductores.e. Un sistema de puntos de la licencia de conducción. | 2.1.2 Publicación en la Gaceta Oficial de los siguientes Decretos que aprueban los reglamentos correspondientes, vigentes: * Decreto 1-19 – Reglamento de Escuela de conductores.
* Decreto 2-19 – Reglamento para la Capacitación, Formación y Educación Vial.
* Decreto 3-19 – Reglamento de Certificado Médico Psicofísico de Conductores y Centros Médicos Autorizados para su Expedición.
* Decreto 4-19 – Reglamento sobre el Sistema de Puntos de la Licencia de Conducir.
* Decreto 6-19 – Reglamento de Licencias de Conducir.

(Gaceta Oficial No. 10927 del 8 de enero de 2019). | 2.1.2. Completado | 2.1.2.1 Que se hayan emitido por el INTRANT al menos tres normativas técnicas identificadas a partir de los respectivos reglamentos. 2.1.2.2 Que se haya avanzado en el proceso de operación de al menos dos centros de licenciamiento de conductores de acuerdo con lo establecido en el reglamento aprobado.2.1.2.3 Que se habilite al menos una escuela de conductores conforme a los reglamentos aplicables.2.1.2.4 Que se haya avanzado en la implementación del sistema de puntos de licencia de conducción, de acuerdo con los requisitos establecidos en el reglamento aprobado. |
|  | 2.1.3 Que se haya aprobado por el CODINTRANT el anteproyecto de Reglamento de Uso y Transporte en Motocicletas, Bicicletas y Otros Vehículos de Movilidad Personal, que define entre sus especificaciones las normas generales de circulación, el uso de estos modos para prestación de servicios y estándares mínimos del uso de cascos, entre otros. | 2.1.3 Certificación del CODINTRANT, en la que se aprobó el anteproyecto de reglamento. | 2.1.3 Completado  | 2.1.3 Que se haya avanzado en el proceso de aprobación del reglamento de uso y transporte en bicicletas y motocicletas, con su remisión al Poder Ejecutivo. |
| 2.2 Priorizar la seguridad vial como pilar del desarrollo sectorial: **marco institucional.** | DIGESETTINTRANT | 2.2.1 Que se haya aprobado el plan operativo que facilita la coordinación entre INTRANT y la DIGESETT y define las acciones de vigilancia y control para la gestión de la movilidad.  | 2.2.1 Certificación del CODINTRANT en la que se aprobó el plan operativo. 2.2.2 Informe conjunto de DIGESETT e INTRANT reportando las acciones implementadas de acuerdo con el plan operativo. | 2.2.1 Completado2.2.2 Completado.  | 2.2.1 Que se estén implementando al menos cinco acciones del plan operativo de vigilancia y control, incluyendo por lo menos las relacionadas con:a. Control de velocidad.b. Uso del cinturón de seguridad.c. Control al consumo de alcohol. |
| INTRANTMOPCDIGESETT | 2.2.2 Que el Observatorio Permanente de Seguridad Vial se encuentre funcionando y se haya fortalecido en su capacidad de recolección de datos y operativa a través de: a. La asignación presupuestaria y de personal para su funcionamiento.b. El desarrollo de una metodología para la consolidación, análisis, monitoreo de datos de siniestralidad.c. La intervención de puntos críticos en la red vial de manera coordinada con el MOPC y la DIGESETT. | 2.2.2.1 Reglamento orgánico del INTRANT vigente -Reglamento. No. 177-18 publicado en la Gaceta Oficial No. 10910 del 18 de mayo de 2018-, que incluye como Dirección al Observatorio Permanente de Seguridad Vial. 2.2.2.2 Informe del Director Ejecutivo del INTRANT sobre las actividades desarrolladas por el Observatorio, el presupuesto con el que cuenta y el personal asignado. 2.2.2.3 Convenios firmados entre el INTRANT/Observatorio y las siguientes instituciones para fortalecer la toma de información, análisis de datos y definición de políticas públicas:a. OPS.b. Superintendencia de Salud y Riesgo Laboral.2.2.2.4 Publicación del informe Oficial del Observatorio Permanente de Seguridad Vial reportando los datos de siniestralidad al 2017. 2.2.2.5 Informe del INTRANT incluyendo el diagnóstico de las bases de datos de siniestralidad de otras instituciones y el procedimiento para su análisis y consolidación. 2.2.2.6 Oficio del INTRANT aprobando el Plan de acción para la intervención de puntos críticos en la red vial. | 2.2.2.1 Completado. 2.2.2.2 Completado.2.2.2.3 Completado.2.2.2.4 Completado. 2.2.2.5 Completado. 2.2.2.6 Completado. | 2.2.2.1 Que se haya fortalecido la toma de información, análisis de datos y definición de políticas públicas del Observatorio Permanente de Seguridad Vial, mediante un acuerdo entre el INTRANT/Observatorio y el Sistema Nacional de Emergencia 911 para obtener información.2.2.2.2 Que se hayan fortalecido las funciones del Observatorio Permanente de Seguridad Vial como órgano consultor del gobierno central y de los ayuntamientos para la política de seguridad vial, mediante:a. Un protocolo para recopilación de información sectorial.b. Indicadores de seguimiento y monitoreo para la definición de estadísticas clave en materia de seguridad vial. c. Informe oficial de siniestralidad al año anterior en que se realice el desembolso.d. Metodología para la estimación anual de los daños económicos y los costos de los accidentes de tránsito para el Estado.2.2.2.3 Que se haya avanzado en la implementación del Plan de Acción aprobado para la intervención de puntos críticos en un corredor interurbano seleccionado por el INTRANT y el MOPC. |
| DIGESETTINTRANT | 2.2.3.1 Que exista un marco normativo que establezca Unidades Técnicas de Investigación de Accidentes (en campo) bajo la DIGESETT con atribuciones para:a. Llevar a cabo las indagaciones de lugar sobre los accidentes de tránsito. b. Recopilar los datos y elementos de prueba relativos a las causas y circunstancias del accidente de tránsito.c. Redactar informes con las explicaciones y relación circunstanciada de los accidentes. d. Registrar estadísticamente los accidentes de tránsito: su ubicación, causas y daños materiales y humanos, y a la propiedad privada o pública.2.2.3.2 Que se encuentren funcionando al menos cinco (5) Unidades Técnicas de Investigación de Accidentes con las atribuciones mencionadas en el marco normativo. | 2.2.3.1 Ley 63 de 2017.2.2.3.2 Informe de la DIGESETT de al menos un caso investigado, por región, por las unidades técnicas de investigación. 2.2.3.3 Informe del Director General de la DIGESETT sobre el funcionamiento de al menos cinco (5) Unidades Técnicas de Investigación de Accidentes.  | 2.2.3.1 Completado. 2.2.3.2 Completado2.2.3.3 Completado.  | 2.2.3 Que las Unidades Técnicas de Investigación de Accidentes se encuentren funcionando en cumplimiento de sus atribuciones sobre la remisión de información relativa a siniestros de tránsito y su atención. |
| 2.3 Priorizar la seguridad vial como pilar del desarrollo sectorial: **herramientas de planificación.**  | INTRANTMOPC |  2.3.1 Que se haya diseminado el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial (PENSV). | 2.3.1 Comunicaciones del INTRANT de septiembre de 2018 que diseminan el PENSV a nivel de instituciones públicas (nacionales y distritales) y privadas.  | 2.3.1 Completado. | 2.3.1 Que se hayan implementado al menos diez acciones prioritarias de mediano plazo definidas en el PENSV, incluyendo al menos dos acciones que contribuyan a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. |
|  | 2.3.2 Que el INTRANT haya aprobado un Plan Operativo de Comunicación que incluya campañas de educación y seguridad vial, orientación y concientización al ciudadano priorizando:a. Conducción y consumo de alcohol.b. Sistemas de Retención infantil.c. Control de velocidad.d. Cascos para motos. | 2.3.2 Oficio del INTRANT aprobando el Plan Operativo de Comunicación en seguridad vial en los términos mencionados en la condición. | 2.3.2 Completado. Plan recibido. Falta el Oficio. | 2.3.2 Que se haya avanzado en la implementación del Plan Operativo de Comunicación aprobado.  |
|  | 2.3.3 Que el CODINTRANT haya aprobado un anteproyecto de Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a desarrollar por las Empresas, Administraciones Públicas y otras organizaciones. | 2.3.3 Certificación del CODINTRANT en la que se aprueba el anteproyecto de Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a desarrollar por las Empresas, Administraciones Públicas y otras organizaciones.  | 2.3.3 Completado.  | 2.3.3.1 Que se haya avanzado en el proceso de aprobación del anteproyecto de reglamento de planes laborales de seguridad vial de las empresas y otras organizaciones con su remisión al Poder Ejecutivo.2.3.3.2 Que se estén elaborando al menos dos Planes Laborales Piloto de seguridad vial. |
|  | 2.3.4 Que se haya acordado con el Ministerio de Educación (MINERD) la integración de la educación vial en el currículo educativo de la escuela pública a fin de fortalecer la educación ciudadana en materia de Educación y Seguridad Vial para el nivel primario y el nivel secundario y se hayan desarrollado los programas educativos. | 2.3.4.1 Convenio Marco de Cooperación entre el INTRANT y el MINERD para definir la forma en que se integrará la educación vial en las escuelas públicas, firmado.2.3.4.2 Oficio que remite los programas educativos desarrollados por el INTRANT validados por la Directora del INTRANT enviados al MINERD para su aprobación como parte del currículo. | 2.3.4.1 Completado. 2.3.4.2 Completado. | 2.3.4 Que se estén implementando acciones del Convenio Marco de Cooperación entre el INTRANT y el MINERD a través de la integración de la educación vial en el currículo de las escuelas públicas a partir del entrenamiento a docentes. |
|  | 2.3.5 Que se haya aprobado el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas.  | 2.3.5 Oficio del INTRANT aprobando el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas.  | 2.3.5 Completado | 2.3.5 Que se hayan implementado al menos cinco acciones prioritarias definidas en el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas. |
| **Componente III. Movilidad urbana accesible, asequible y eficiente.** |
| 3.1 Contribuir a la consolidación de un sector de movilidad urbana eficiente, seguro e innovador a través de mejoras en la calidad de los servicios de transporte urbano e interurbano de pasajeros: **marco legal y regulatorio.** | INTRANT | 3.1.1. Que se haya puesto a consulta pública el anteproyecto de reglamento integrado para la organización del transporte público que establezca, entre otros temas, los siguientes:a. la definición de tarifas bajo los criterios de asequibilidad y accesibilidad. b. las condiciones para el otorgamiento de licencias de operación a los transportadores.c. estándares de calidad y desempeño del servicio, incluyendo técnico-mecánicos del vehículo, de eficiencia energética y de emisiones contaminantes requeridos para la flota de transporte público. | 3.1.1.1 Matriz de consulta pública que dé cuenta del proceso de socialización y posterior incorporación de cambios y ajustes al anteproyecto de reglamento para el transporte público. | 3.1.1.1 Completado.  | 3.1.1.1 Que se haya avanzado en el proceso de aprobación del reglamento de transporte público de pasajeros mediante su remisión al Poder Ejecutivo para su aprobación y puesta en vigencia.3.1.1.2 Que se haya avanzado en el desarrollo de una metodología de estructuración tarifaria para transporte público que incluya posibles sistemas de integración con otros modos, basado en los resultados de un proyecto piloto de corredores. 3.1.1.3 Que se haya desarrollado un modelo de interoperabilidad técnica, comercial e institucional para el transporte público del Gran Santo Domingo. |
| INTRANT | 3.1.2 Que se haya aprobado el procedimiento especial para que los entes prestadores del servicio público de transporte de pasajeros actualmente operando se transformen en empresas u otras personas jurídicas de conformidad con lo previsto en la Ley 63-17. | 3.1.2.1 Resolución del INTRANT 008-2018 -29 de mayo de 2018- por la que se aprueba el Procedimiento Especial para los Entes Prestadores de Servicio Público de Transporte de Pasajeros actuales previo a su transformación en empresas.3.1.2.2 Informe del INTRANT sobre los principios del Plan de Manejo Social derivado de la reforma sectorial. | 3.1.2.1 Completado.3.1.2.2 Completado. | 3.1.2 Que se haya avanzado en el proceso de otorgamiento de las licencias de operación de las rutas establecidas de acuerdo con la Ley 63-17, para los entes prestadores del servicio público de transporte de pasajeros transformados en empresas u otras personas jurídicas, donde se evidencie la implementación del Plan de Manejo Social. |
|  | 3.1.3 Que se hayan constituido mecanismos[[2]](#footnote-2) para manejar los recursos que serán asignados para la renovación vehicular del transporte de pasajeros y carga de acuerdo con lo establecido en la Ley 63-17, que incentive flotas con tecnologías limpias o de bajo carbono. | 3.1.3.1 Publicación en la Gaceta Oficial del Decreto 353-18 por el que se autoriza la constitución del fideicomiso, aprobado por el Poder Ejecutivo y vigente (Gaceta Oficial No. 10921 del 19 de octubre de 2018).3.1.3.2 Contrato constitutivo de fideicomiso suscrito con Fiduciaria RESERVAS. | 3.1.3.1. Completado.3.1.3.2. Completado. | 3.1.3 Que se esté avanzando en el proceso de renovación de vehículos de pasajeros y carga incentivando flotas con tecnologías limpias o de bajo carbono. |
|  | 3.1.4 Que se haya avanzado en la reglamentación del transporte especial mediante la aprobación por el CODINTRANT de los anteproyectos respectivos: transporte escolar, turístico y laboral. | 3.1.4 Certificación del CODINTRANT donde se aprueban los anteproyectos de reglamentos de transporte especial, transporte escolar, turístico y laboral. | 3.1.4 Completado | 3.1.4.1 Que se haya avanzado en el proceso de aprobación de la reglamentación del transporte especial, entre estos, escolar, turístico y laboral, con su remisión al Poder Ejecutivo.3.1.4.2 Que se hayan desarrollado las normativas aplicables a los procedimientos para el otorgamiento de licencias para el transporte escolar. |
| 3.2 Contribuir a la consolidación de un sector de movilidad urbana eficiente, seguro e innovador a través de mejoras en la calidad de los servicios de transporte urbano e interurbano de pasajeros: **marco institucional.**  |  | 3.2.1 Que se hayan creado como Direcciones del INTRANT, la Dirección de Movilidad Sostenible, la Dirección de Transporte Terrestre de Pasajeros y la Dirección de Tránsito y Vialidad para contribuir con la mejora de servicios de transporte urbano e interurbano de pasajeros. | 3.2.1 Publicación en la Gaceta Oficial del Reglamento orgánico del INTRANT No. 177-18, que incluye a la Dirección de Movilidad Sostenible, la Dirección de Transporte Terrestre de Pasajeros y la Dirección de Tránsito y Vialidad como parte de la estructura de la institución (Gaceta Oficial No. 10910 del 18 de mayo de 2018) y vigente. |  | 3.2.1 Que la Dirección de Movilidad Sostenible, la Dirección de Transporte Terrestre de Pasajeros y la Dirección de Tránsito y Vialidad, se encuentren funcionando con el presupuesto necesario y personal asignado a la misma. |
|  | 3.2.2 Que se haya establecido una mesa de trabajo entre el INTRANT y el Ministerio de Energía (MEM) para definir una hoja de ruta en materia de energía alternativa en sistemas de transporte terrestre de pasajeros y de carga. | 3.2.2.1 Minutas de las reuniones de la mesa de trabajo en materia de energía alternativa en transporte.3.2.2.2 Informe de propuesta para desarrollar los incentivos para el uso de energía alternativa en transporte, incluyendo reducción arancelaria para vehículos de energía alternativa y estándares técnicos.  | 3.2.1 Completado.3.2.2 Completado. | 3.2 Que se haya desarrollado la reglamentación relativa a electromovilidad para incluir incentivos a los vehículos de energía alternativa del transporte público, socializados en la mesa de trabajo establecida entre INTRANT y MEM. |
| 3.3 Contribuir a la consolidación de un sector de movilidad urbana eficiente, seguro e innovador a través de mejoras en la calidad de los servicios de transporte urbano e interurbano de pasajeros: **herramientas de planificación.** | INTRANT | 3.3.1 Que se haya estructurado técnica, legal y financieramente un corredor de buses del Sistema Integrado de Transporte Público de Santo Domingo, contribuyendo a la mitigación del cambio climático, de conformidad con la Ley 63-17. | 3.3.1 Pliegos de licitación publicados que contienen los parámetros establecidos con base en la estructuración realizada. | 3.3.1 Completado. | 3.3.1 Que se haya adjudicado el contrato de operación del corredor identificado en el primer programa.  |
| INTRANTMINISTERIO DE LA PRESIDENCIA | 3.3.2 Que se hayan aprobado las guías para elaborar planes locales estratégicos de movilidad con base en la metodología *Mobilize your City[[3]](#footnote-3)*que vincula objetivos de mitigación de emisiones de gases efecto invernadero y accesibilidad universal (independientemente de las capacidades técnicas, cognitivas o físicas de las personas), entre otros. | 3.3.2 Oficio del INTRANT aprobando la guía para la elaboración de planes locales estratégicos de movilidad.  | 3.3.2 Completado. Pendiente remisión del oficio de aprobación. | 3.3.2 Que se hayan elaborado al menos dos planes locales estratégicos de movilidad con base en las guías aprobadas. |
| INTRANT | 3.3.3 Que se haya aprobado el Plan de Movilidad Urbana Sostenible para Santo Domingo que incluye consideraciones de mitigación al cambio climático, donde se identifiquen las acciones de corto, mediano y largo plazo para su implementación. | 3.3.3 Oficio del INTRANT aprobando el Plan de Movilidad de Santo Domingo.  | 3.3.3 Completado | 3.3.3 Que se hayan implementado al menos cinco acciones prioritarias definidas en el Plan, incluyendo objetivos de mitigación al cambio climático y promoción de modos activos. |
| 3.3.4 Que se haya aprobado el Plan de Peatón Seguro que establece la integración de los modos no motorizados al sistema de transporte público. | 3.3.4.1 Oficio del INTRANT aprobando el Plan de Peatón Seguro.3.3.4.2 Actas de socialización de las acciones previstas en el Plan. | 3.3.4.1 Completado.3.3.4.2 Completado. | 3.3.4 Que se hayan implementado al menos dos acciones prioritarias de mediano plazo definidas en el Plan Peatón Seguro. |
| 3.3.5 Que se haya iniciado la elaboración de un diagnóstico sobre patrones de movilidad diferenciados por género como base de un Observatorio de Movilidad. | 3.3.5 Informe del INTRANT que incluye un diagnóstico preliminar en materia de género y transporte a fin de vincular a Santo Domingo como miembro de la Iniciativa del *Transport Gender Lab*. | 3.3.5 Completado. | 3.3.5.1 Que se haya avanzado en la incorporación de Santo Domingo en el *benchmarking* regional del *Transport Gender Lab*.3.3.5.2 Que se haya estructurado un observatorio de movilidad urbana sostenible cuya misión es seguir y medir la implementación de las políticas de movilidad urbana en las ciudades del país, incluyendo aspectos de género y reducción de emisiones de GEI. |
| **Componente IV. Transporte automotor de carga eficiente y sostenible.** |
| 4.1 Contribuir a la mejora en la calidad de los servicios de transporte terrestre de carga: **marco legal y regulatorio.** | INTRANT | 4.1 Que se haya aprobado por el CODINTRANT, tras el proceso de consulta pública correspondiente, el anteproyecto de reglamento de transporte terrestre de carga que comprende entre sus aspectos centrales:a. Registro nacional de vehículos de transporte de cargas.b. Registro nacional de operadores.c. Registro nacional de actores de la cadena logística del transporte de cargas.d. Documentos de transporte.e. Sistema de costos eficientes de referencia del transporte terrestre de cargas. | 4.1 Certificación del CODINTRANT donde se aprueba el proyecto de reglamento y se decide remitirlo al Poder Ejecutivo. Adjuntar a la certificación el proyecto de reglamento que incluya, al menos, los temas mencionados en la condición.  | 4.1 Completado.  | 4.1.1 Que se haya avanzado en el proceso de aprobación del reglamento de transporte terrestre de carga mediante su remisión al Poder Ejecutivo para su aprobación.4.1.2 Que se haya elaborado un estudio base para definir la estructura referencial de costos para el movimiento terrestre de carga y su socialización mediante un taller que vincule a los gremios y a las distintas entidades sectoriales involucradas.4.1.3 Que se haya desarrollado una plataforma electrónica para el cálculo de costos mínimos entre principales orígenes y destinos del país.  |
| 4.2 Contribuir a la mejora en la calidad de los servicios de transporte terrestre de carga: **marco Institucional.** | INTRANT | 4.2.1 Que se haya creado como Dirección del INTRANT, la Dirección de Transporte Terrestre de Carga para contribuir a la mejora de los servicios de transporte terrestre de carga.  | 4.2.1 Publicación en Gaceta Oficial del Reglamento orgánico del INTRANT No. 177-18, que incluye a la Dirección de Transporte Terrestre de Carga, como parte de la estructura de la institución (Gaceta Oficial No. 10910 del 18 de mayo de 2018). Vigente.  | 4.2.1 Completado  | 4.2.1 Que la Dirección de Transporte Terrestre de Carga se encuentre funcionando con el presupuesto necesario y personal asignado a la misma. |
| INTRANT | 4.2.2 Que el INTRANT, Procompetencia, el Consejo Nacional de Competitividad (CNC) y la Autoridad Portuaria Dominicana hayan avanzado en el diseño y ejecución de las políticas públicas vinculadas a los temas del transporte marítimo, portuario y terrestre, incluyendo la elaboración de una estrategia de fomento intermodal, la constitución de una mesa de trabajo y establecido instancias de diálogo con actores vinculados a la cadena logística. | 4.2.2 Actas de las reuniones de las mesas técnicas intersectoriales con la participación de las entidades mencionadas y su forma de funcionamiento en el marco del Acuerdo de Cooperación entre el INTRANT, Procompetencia, el Consejo Nacional de Competitividad y la Autoridad Portuaria. | 4.2.2 Completado | 4.2.2 Que el INTRANT haya avanzado en la socialización de las políticas públicas vinculadas a los temas del trasporte marítimo, portuario y terrestre, con la mesa técnica intersectorial incluyendo la propuesta de desarrollo del Piloto de Corredores Logísticos Eficientes. |
| 4.3 Contribuir a la mejora en la calidad de los servicios de transporte terrestre de carga: **herramientas de planificación.** | INTRANT | 4.3 Que se haya formulado un Plan Piloto de Corredores Logísticos Eficientes y de Formalización Empresarial que contribuya a la definición de un sistema de costos eficientes para el transporte de carga. | 4.3 Oficio del INTRANT aprobando el Plan Piloto de Corredores Logísticos Eficientes y de Formalización Empresarial. | 4.3 Completado. | 4.3 Que se esté avanzando en la implementando de un Plan Piloto de Corredores Logísticos Eficientes y de Formalización Empresarial, con foco en el diseño de un sistema de información referencial para la estimación de costos del transporte terrestre de carga. |

1. La presente información es de carácter meramente indicativo a la fecha del presente documento. De conformidad con lo establecido en el documento CS-3633-2 (Préstamos en Apoyo de Reformas de Política: Directrices sobre Preparación y Aplicación), el cumplimiento de todas las condiciones especificadas para el desembolso, incluido el mantenimiento de un marco apropiado de política macroeconómica, será verificado por el Banco al momento de la solicitud del correspondiente desembolso por el Prestatario y reflejado oportunamente en el memorando de elegibilidad para desembolso. [↑](#footnote-ref-1)
2. Por ejemplo un fideicomiso. [↑](#footnote-ref-2)
3. Basado en una metodología participativa. [↑](#footnote-ref-3)