

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

REPÚBLICA DOMINICANA

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

(DR-L1132)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Manuel Rodríguez, Jefe de Equipo (INE/TSP); Ana María Pinto (INE/TSP) y Mario Durán (CSD/HUD), Jefes de Equipo Alternos; María Clara Gutiérrez, Pablo Guerrero, y Alba Taveras Marte (INE/TSP); Edgar Zamora (TSP/SUR); Elías Rubinstein (TSP/CUR); Isabel Granada (VPS/001); Benoit Lefevre (CSD/CCS); Christian Contin y Romina Kirkagacli (VPC/FMP); María Cristina Landázuri (LEG/SGO); Joaquín Zentner y Yonaida Encarnación (CID/CDR); y Jennelle Thompson (SCL/EDU).

De conformidad con la Política de Acceso a Información el presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El presente documento no ha sido aprobado por el Directorio. Si el Directorio lo aprueba con modificaciones, se pondrá a disposición del público una versión revisada que sustituirá y reemplazará la versión original.

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO.....	1
I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A. Antecedentes, Problemática y Justificación	2
B. Objetivos, Componentes y Costo.....	15
C. Indicadores Claves de Resultados.....	18
II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS	19
A. Instrumentos de Financiamiento	19
B. Riesgos Ambientales y Sociales	19
C. Riesgos Fiduciarios	20
D. Otros Riesgos y Temas Claves.....	20
III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....	20
A. Resumen de los Arreglos de Implementación.....	20
B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo y Evaluación de Resultados...	21
IV. CARTA DE POLÍTICA	21

ANEXOS	
Anexo I	Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM) - Resumen
Anexo II	Matriz de Políticas
Anexo III	Matriz de Resultados

ENLACES ELECTRÓNICOS REQUERIDOS (EER)	
EER#1	Carta de Políticas
EER#2	Matriz de Medios de Verificación
EER#3	Plan de Monitoreo y Evaluación

ENLACES ELECTRÓNICOS OPCIONALES (EEO)	
EEO#1	Anexo de Género y Diversidad
EEO#2	Acuerdo AFD-BID
EEO#3	Anexo Técnico
EEO#4	Contribución Prevista y Determinada a Nivel Nacional (INDC-RD)
EEO#5	Ciclo de Aprobación de Reglamentos en República Dominicana
EEO#6	Anexo de Cambio Climático

ABREVIATURAS	
AFD	Agencia Francesa de Desarrollo
ALC	América Latina y el Caribe
AMET	Autoridad Metropolitana de Transporte
BCRD	Banco Central de la República Dominicana
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BM	Banco Mundial
CT	Cooperación Técnica
CODINTRANT	Consejo de Dirección del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre
DGII	Dirección General de Impuestos Internos
DIGESETT	Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre
DN	Distrito Nacional
EER	Enlace Electrónico Requerido
EEO	Enlace Electrónico Opcional
END	Estrategia Nacional de Desarrollo
ENEVIAL	Escuela Nacional de la Educación Vial
FENATRADO	Federación Nacional de Transporte Dominicano
GdRD	Gobierno de la República Dominicana
GSD	Gran Santo Domingo
INTRANT	Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre
MH	Ministerio de Hacienda
MEPyD	Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo
MINERD	Ministerio de Educación
MEM	Ministerio de Energía
MOPC	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
OMS	Organización Mundial de la Salud
OPNSV	Observatorio Permanente Nacional de Seguridad Vial
OPRET	Oficina para el Reordenamiento del Transporte
OTTT	Oficina Técnica de Transporte Terrestre
PENSV	Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial
PEMUS	Plan Estratégico de Movilidad Urbana Sostenible
PIB	Producto Interno Bruto
POD	Propuesta para el Desarrollo de la Operación
PBL	Préstamo Basado en Reformas de Política
PBP	Préstamo Programático Basado en Reformas de Política
RD	República Dominicana
SD	Santo Domingo
SITP	Sistema Integrado de Transporte Público
TAC	Transporte Automotor de Carga

RESUMEN DEL PROYECTO
REPÚBLICA DOMINICANA
PROGRAMA DE APOYO A LA MOVILIDAD, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL
EN REPÚBLICA DOMINICANA
(DR-L1132)

Términos y Condiciones Financieras				
Prestatario: República Dominicana (RD)			Facilidad de Financiamiento Flexible^(a)	
			Plazo de amortización:	20 años
Organismo Ejecutor: Ministerio de Hacienda (MH)			Período de desembolso:	1 año
			Período de gracia:	5,5 años ^(b)
Fuente	Monto (US\$)	%	Tasa de interés:	Basada en LIBOR
BID (Capital Ordinario):	250.000.000	50	Comisión de crédito:	(c)
Cofinanciamiento (AFD)^(d):	250.000.000	50	Comisión de inspección y vigilancia:	(c)
Total:	500.000.000	100	Vida Promedio Ponderada (VPP):	12,75 años
			Moneda de aprobación:	Dólares de los Estados Unidos de América
Esquema del Proyecto				
<p>Objetivo del proyecto / descripción: 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) el TAC. Los objetivos específicos del programa son: (i) la operacionalización de un marco normativo robusto con visión de futuro fundamental para la planificación sectorial; (ii) el fortalecimiento institucional de las entidades competentes; y (iii) el desarrollo de herramientas de planificación orientadas hacia la adopción de nuevos estándares técnicos en el sector.</p> <p>La presente operación de préstamo es la primera de una serie de dos operaciones, de un solo desembolso, independientes pero vinculadas técnicamente, bajo la modalidad de préstamo Programático Basado en Reformas de Política (PBP).</p>				
<p>Condiciones contractuales especiales previas al primer y único desembolso del financiamiento: (i) cumplimiento de las condiciones de reforma de política establecidas en la Matriz de Políticas (Anexo II); (ii) entrada en vigencia del Contrato de Préstamo entre la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) y la República Dominicana (RD), con el fin de garantizar la integralidad de la reforma; y (iii) las demás condiciones contractuales establecidas en el Contrato de Préstamo (¶13.2).</p>				
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna.				
Alineación Estratégica				
Desafíos^(e):	SI <input type="checkbox"/>	PI <input checked="" type="checkbox"/>	EI <input type="checkbox"/>	
Temas Transversales^(f):	GD <input checked="" type="checkbox"/>	CC <input checked="" type="checkbox"/>	IC <input checked="" type="checkbox"/>	

^(a) Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (documento FN-655-1) el Prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones en el cronograma de amortización, así como conversiones de moneda, de tasa de interés y de productos básicos. En la consideración de dichas solicitudes, el Banco tomará en cuenta aspectos operacionales y de manejo de riesgos.

^(b) Bajo las opciones de reembolso flexible de la FFF, cambios en el período de gracia son posibles siempre que la Vida Promedio Ponderada (VPP) Original del préstamo y la última fecha de pago, documentadas en el contrato de préstamo, no sean excedidas.

^(c) La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.

^(d) El cofinanciamiento proviene de un préstamo para políticas de desarrollo de la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) (¶1.39).

^(e) SI (Inclusión Social e Igualdad); PI (Productividad e Innovación); y EI (Integración Económica).

^(f) GD (Igualdad de Género y Diversidad); CC (Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental); y IC (Capacidad Institucional y Estado de Derecho).

I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, Problemática y Justificación

- 1.1 **Contexto macroeconómico de República Dominicana (RD).** Durante la última década (2008-2017), el país registró un crecimiento económico anual del 4,9%¹ en términos reales, por encima del promedio de América Latina y el Caribe (ALC), de 2,1%. El año 2017 cerró con un crecimiento acumulado de 4,6%, por debajo de las estimaciones oficiales de 5,5%. La economía se ha recuperado en 2018 alcanzando un 7%, impulsada por las medidas de flexibilización monetaria² tomadas en 2017, una mayor ejecución fiscal y el aumento de la demanda externa por el buen desempeño de la economía de Estados Unidos (EE.UU.), principal socio comercial. La inflación interanual descendió a 1,2%, por debajo del rango meta³, y el déficit de cuenta corriente aumentó a 1,4% del Producto Interno Bruto (PIB), aunque se mantiene por debajo del promedio histórico (4% entre 2010-2017). Se espera que el crecimiento alcance 5% en 2019 y mantenga este ritmo hasta 2022⁴.
- 1.2 Para garantizar la estabilidad macroeconómica y el crecimiento sostenido, es vital generar reformas tendientes a aumentar la productividad y proseguir con la consolidación fiscal, debido a que existen riesgos respecto a la evolución del precio del petróleo y los cambios de política de los EE. UU. En este sentido, el Gobierno de la República Dominicana (GdRD) ha realizado mejoras en la administración tributaria y aduanera, que han aumentado la recaudación 0,5% del PIB sobre lo estimado en 2018. No obstante, el déficit del Sector Público Consolidado (SPC) se mantiene en 4,3% para 2018 y 4,4% en 2019⁵; y la deuda pública consolidada se estimó en 50,6% del PIB al final del año 2018⁶. En cuanto a la productividad, en años recientes se ha puesto en marcha una agenda de reformas que buscan reducir las distorsiones que afectan al crecimiento y la competitividad del país.
- 1.3 El sector de transporte y logística⁷ tiene un gran impacto en los indicadores de productividad y competitividad del país. Los elevados costos de transporte y la baja competencia en el mercado afectan de forma trascendental a la eficiencia de la cadena logística y a las exportaciones⁸ (¶1.27). Los costos logísticos en ALC representan en promedio entre el 18-35% del valor final de los productos frente al

¹ *World Economic Outlook* (octubre 2018).

² En 2017, el Banco Central de la República Dominicana (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.

³ Explicado por el comportamiento de los precios del petróleo, que descendieron rápidamente en el último trimestre de 2018.

⁴ Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD), "Marco Macroeconómico 2018-2020" (sept-2018).

⁵ Estimación del Fondo Monetario Internacional (FMI) contenida en el *Staff Report* de la consulta del artículo IV de octubre 2018.

⁶ Las principales causas son una baja presión tributaria (estimada en 15% del PIB para 2019), gasto tributario alto (5,1% del PIB para 2019), al déficit del sector eléctrico (en promedio, 1,1% del PIB entre 2000-2017) y al déficit cuasi fiscal del BCRD (en promedio, 1,3% del PIB entre 2010-2017).

⁷ Representa un 9,3% del PIB de RD.

⁸ Exportaciones marítimas 78,2% del volumen total, e importaciones 99,5%. El 50% tiene como origen o destino EE. UU.

8% del promedio de los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE). En RD, el costo medio del flete de carga para un contenedor de 40 pies es tres veces mayor que el costo promedio en Mesoamérica y el cuarto costo más alto de ALC por tonelada-km transportada (¶1.29). Así mismo, la atención y reparación⁹ de víctimas por siniestros viales (¶1.10) le cuesta al país 2,2% del PIB¹⁰ por año, mientras las pérdidas económicas debidas a los efectos de la congestión (¶1.19) en los centros urbanos se estiman en alrededor de US\$300 millones por año.

- 1.4 **El sector transporte**¹¹. La actividad de “transporte y almacenamiento”¹² es de gran aporte en términos de producción y empleo para el país, siendo un eje transversal de todas las actividades socioeconómicas. Según datos del Banco Mundial (BM), la población cerró 2017 con 10,77 millones de personas¹³, y una densidad poblacional de 219 habitantes/km². Su perfil demográfico¹⁴ muestra un crecimiento acelerado de la población¹⁵, multiplicándose 4,2 veces desde la década de los 50, con un proceso de urbanización basado en flujos migratorios y movilidad interna campo-ciudad. En términos de producción, el sector aporta el 7,5% al PIB dominicano, por encima del promedio de ALC, que ha sido de alrededor de 5,4%¹⁶, en el período 2005-2015. En particular, el transporte terrestre de RD tiene grandes impactos sobre el crecimiento económico, al ser la base de conexión de los polos económicos y de acceso a los mercados (¶1.19).
- 1.5 El parque vehicular a nivel nacional presentó un aumento medio anual de 6%¹⁷ en los últimos 10 años. En este mismo período, la tasa de motorización se duplicó, alcanzando más de 350 vehículos por cada 1.000 habitantes. Para 2017, el *stock* de vehículos ascendió a 4.097.338, de los cuales el 54,6% son motocicletas, el 21,1% son automóviles, el 10,2% son “jeeps” y el 14,0% restante corresponde a vehículos de carga y autobuses. Del total de los vehículos registrados a 2015, un 53,4% fue fabricado en el año 2000 o antes. La mayor parte de estos pertenecen al Distrito Nacional (DN), Santo Domingo (SD), y Santiago, con una participación de 24,6%, 16,4% y 8,5%, respectivamente¹⁸. Como consecuencia de estas cifras, el transporte terrestre es relevante dentro de la matriz de emisiones de CO₂ y material particulado por ser el mayor responsable del consumo de hidrocarburos, correspondiéndole el 41% del total del país para el año 2005. En cuanto al consumo de combustible por tipo de vehículo se tiene la siguiente distribución:

⁹ Incluye indemnizaciones, reparación de daños físicos, gastos médicos, y otros. Fuente: Plan Estratégico Nacional para La Seguridad Vial de La República Dominicana (PENSV), 2017-2020.

¹⁰ Organización Mundial de la Salud (OMS), 2015.

¹¹ Ver [EEO#3](#).

¹² Actividad que incluye la provisión del servicio de traslado (tanto de pasajeros como de carga), por vía terrestre, marítima, así como actividades de apoyo al transporte” (BCRD, 2007).

¹³ 50,01% hombres y 49,99% mujeres.

¹⁴ [Informe Nacional sobre Vivienda y Desarrollo Urbano](#), 2016.

¹⁵ La región metropolitana de la capital Santo Domingo (SD), o Gran Santo Domingo (GSD), concentra el 34% de la población y el 63% de las empresas.

¹⁶ Departamento de Estudios Económicos y de Mercado, Dirección Ejecutiva de la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia (PRO-COMPETENCIA), 2017.

¹⁷ Dirección General de Impuestos Internos (DGII), 2018.

¹⁸ Parque vehicular 2018, DGII.

41% corresponde a vehículos particulares; 31% a motocicletas particulares y de servicio motoconcho¹⁹; 16% a vehículos de transporte de carga; y el 12% a “jeeps”.

- 1.6 **Los marcos normativo e institucional para el transporte terrestre en RD** han sido factores determinantes de su desempeño. Aunque el primer marco reglamentario del año de 1967 (Ley 241-67) comprendía la planeación del transporte público y carga y definía una primera estructura institucional, no fue flexible ni estableció las directrices para atender de manera más ordenada y proactiva las tendencias de crecimiento (¶1.5). Hasta 2017, el sector era gestionado por múltiples instituciones cuyas responsabilidades estaban atomizadas, generando ineficiencias en la definición de políticas, regulación del sector y procesos de planificación de mediano y largo plazo, afectando la mejora progresiva de los servicios de transporte de carga como de pasajeros. Todos los servicios de transporte terrestre eran regulados por múltiples normas y agentes, entre los cuales se encontraba: la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT), la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), la Dirección General de Tránsito Terrestre (DGTT), el Consejo de Regulación y Administración de Taxis (CART), la Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET), el Fondo del Desarrollo del Transporte (FONDET), el Ministerio de Turismo (MITUR) y los ayuntamientos de cada municipalidad.
- 1.7 **[La Ley No. 63 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.](#)** Aprobada en febrero de 2017, es el resultado del reconocimiento que en la actualidad, las actividades del sector constituyen uno de los principales problemas económicos, sociales y de salud en el país (¶1.10 - ¶1.11; ¶1.19 - ¶1.20; ¶1.27 - ¶1.29). La ley establece como base de la transformación sectorial, mejoras en seguridad vial, movilidad urbana y Transporte Automotor de Carga (TAC). La ley reordena, elimina instancias y concentra las funciones de regular y supervisar la movilidad a través del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)²⁰, como ente regulador y rector de la política de transporte de carga, movilidad urbana y seguridad vial, de acuerdo con las atribuciones dispuestas en la Ley 63-17. Junto a esta entidad se crea la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT)²¹, encargada de fiscalizar y controlar la movilidad, la Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL), encargada de la enseñanza en educación vial y el Consejo de Dirección del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (CODINTRANT)²², quien tiene potestad para elaborar y someter los reglamentos correspondientes al Poder Ejecutivo ([EEO#5](#)).
- 1.8 En el marco de aplicación de esta ley, el INTRANT se establece como una entidad cuyas principales funciones son las de: (i) planificar y diseñar el entorno para una movilidad urbana segura y eficiente; (ii) velar por la libre y leal competencia en el sector de transporte terrestre, así como por la transparencia del mercado; y (iii) establecer los regímenes de los servicios de movilidad urbana y del TAC; entre

¹⁹ Motocicletas que prestan servicio público, frecuentemente usadas para trayectos cortos.

²⁰ Tiene autonomía administrativa, financiera y técnica. Adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC).

²¹ Entidad que asume las competencias que correspondían a la AMET.

²² Integrado por cinco ministros, el Secretario General de la Liga Municipal Dominicana, el Procurador General de la República y el director del INTRANT.

otras. La base de la reforma se sustenta en la formulación de alrededor de 40 reglamentos²³ y la elaboración de planes y programas.

- 1.9 **Desafíos del sector transporte en RD.** La Estrategia Nacional de Desarrollo (END) 2030²⁴ de RD apoyada en la evidencia internacional refuerza, que, para lograr la transformación en el transporte terrestre, es esencial consolidar una institucionalidad pública, más eficiente, así como avanzar en reformas de sus respectivos marcos legales²⁵. En este sentido, lograr la implementación de la Ley 63-17 (¶1.7), conlleva atender las brechas (¶1.10 - ¶1.33) que hoy limitan: (i) la adecuación de marcos normativos y regulatorios, como base de cualquier proceso de cambio en la política pública; (ii) el fortalecimiento de la institucionalidad a cargo del seguimiento y el control de nueva reglamentación; y (iii) la disponibilidad de herramientas de planificación que faciliten la reforma sectorial. En este sentido, el GdRD ha priorizado los tres subsectores de transporte con mayor impacto en la seguridad, productividad y calidad de vida, para ser atendidos mediante el presente programa de reforma: seguridad vial, movilidad urbana y TAC.
- 1.10 **Seguridad vial. Problemática y desafíos de política.** El aumento en la tasa de motorización²⁶ y la antigüedad del parque vehicular se han traducido en condiciones de alto riesgo y deterioro en indicadores de seguridad vial en la RD. Datos oficiales de 2016 indican que la tasa de mortalidad por causa del tránsito fue de 34,6 muertes por cada 100 mil habitantes²⁷, que equivale a 3.118 fallecimientos anuales²⁸. Esta cifra supera ampliamente las tasas en el mundo (18,2), en el continente africano (26,6), el sudeste de Asia (20,7) y en general en las Américas (15,6); o aún más específicamente la de los países de más bajos ingresos en el continente (18,3). Si bien las acciones de política pública impuestas por INTRANT han reflejado mejoras²⁹ en cuanto a la reducción de los siniestros viales en un 10% para el 2017, el país enfrenta desafíos como la debilidad en la aplicación de normativas de control y vigilancia y de comportamiento de los conductores y peatones que limitan la posibilidad de hacer que el sistema y las vías sean seguras para todos.
- 1.11 Los siniestros de tránsito son uno de los principales problemas de salud pública del país, afectando especialmente a los grupos de edad de mayor productividad: jóvenes entre 16-35 años representan el 56% de las víctimas mortales. La mayor accidentalidad se concentra en los principales usuarios vulnerables, peatones y motociclistas con un 19,8% y un 62,9% respectivamente. Esta problemática es

²³ La ley ordena 22 reglamentos que abordan los pilares de trabajo del PENSV: Institucionalidad, Movilidad, Educación, Fiscalización, Atención e Información.

²⁴ La END 2030, en sus ejes 1, 3 y 4 focalizó entre sus principales líneas de acción, la seguridad vial.

²⁵ Evidencia empírica señala que los “cuellos de botella” en el desarrollo de la infraestructura son atribuibles, en parte, a las múltiples interacciones simultáneas entre agencias nacionales y subnacionales. (Tibocha, Olivera, and Nieto-Parra 2013, 42).

²⁶ Entre 2004-2015, la población aumentó 12,7%, mientras el parque automotor vehicular se incrementó en más del 100%. La tasa vehicular por mil habitantes subió de 193,8 en 2004 a 362 en el 2015. Fuente: OMS, 2016.

²⁷ Transporte público y movilidad urbana en el GSD: desafíos de una política social para la inclusión y equidad. Observatorio de políticas sociales y desarrollo. Vicepresidencia de la República (2016).

²⁸ Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial. OMS, 2016.

²⁹ Datos oficiales de 2017 del OPNSV, indican que la tasa de mortalidad por causa del tránsito fue de 27,57 muertes por cada 100 mil habitantes, equivalente a 2.804 fallecimientos anuales.

atribuible, entre otros factores, a la falta de conciencia ciudadana³⁰, débil normatividad y escaso control por parte del Estado³¹ (¶1.6). Según la DIGESETT, para el año 2016 el 57% de los conductores no contaban con licencia de conducción y sólo había 8.349 conductores con licencias vigentes para conducir motocicletas, contrapuesto al parque vehicular de motos que excedió los dos millones. A esto, se suman dos factores: (i) según la Procuraduría General de la República únicamente el 7% de las contravenciones impuestas fueron cobradas, por falta de fiscalización; y (ii) según el gremio asegurador, más del 40% de los vehículos que circulan no están asegurados y sólo 300 mil de los cerca de dos millones de motociclistas existentes tienen seguro.

- 1.12 **Normatividad.** Previo al marco normativo de 2017 (¶1.6), aspectos como la emisión de licencias de conducción dependían únicamente de la obtención de exámenes oftalmológicos³², sin que se considerasen otras aptitudes psicofísicas esenciales para la conducción segura. Aunque la Ley 241-67 (¶1.6) contemplaba estos temas, la dispersión institucional limitó su correcta implementación. Si bien el país hoy cuenta con una hoja de ruta definida en el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial (PENSV), reforzada además por la Ley 63-17, resulta esencial avanzar en reglamentación para el otorgamiento y/o cancelación de licencias, la obtención de los certificados psicofísicos para conductores, la habilitación de escuelas que promuevan una conducción segura, así como el establecimiento de un sistema de penalidades con incidencia sobre la licencia de conducción.
- 1.13 Relativo a la oferta vehicular, resalta su antigüedad y falta de control, altamente permeado por vehículos usados que son mayoritariamente importados desde Norteamérica en donde no existe una inspección sistemática, adaptada a las características del parque nacional y a la necesidad de promover su renovación periódica. En este sentido, RD carece de un reglamento que dicte los estándares técnicos y de eficiencia energética para la operación de vehículos privados y para el servicio público, situación que se ve exacerbada en el acelerado crecimiento de conchos³³, que utilizan vehículos que han superado su vida útil (¶1.5). Para el control de los estándares, se hace imperativo la habilitación de centros de inspección, así como de talleres mecánicos autorizados que realicen las mejoras operativas y sean la fuente de información para consolidar un registro calificado de los vehículos en circulación.
- 1.14 RD aún no cuenta con una normativa para el uso de otros modos motorizados y no motorizados, en particular aquellos donde se reportan las tasas más altas de siniestralidad (¶1.11). En este sentido, es pertinente que se elaboren instrumentos

³⁰ En 2012, los siniestros de tránsito fueron la cuarta causa de las muertes en el país con un 10,5%, superando a los homicidios (8,6%) y enfermedades respiratorias (4,3%).

³¹ PENSV, 2017.

³² INTRANT, 2018.

³³ Vehículos de baja capacidad que no cumplen condiciones adecuadas de seguridad vial. Contribuyen altamente a la congestión en el GSD debido a la existencia de 16.627 unidades.

legales que establezcan las reglas generales mínimas de circulación y los estándares para su uso, como por ejemplo la utilización de protección antichoque.

- 1.15 **Institucionalidad.** Hasta el 2017, diversos actores³⁴ emitían de forma no coordinada información relativa al registro de siniestros y lesionados, generando una gran dispersión de estadísticas con un bajo nivel de registro, incidiendo en la posibilidad de elaborar diagnósticos atendiendo las causas de la siniestralidad. Con la creación del INTRANT, se estructura el Observatorio Permanente Nacional de Seguridad Vial (OPNSV), encargado de generar protocolos de recolección de datos, definir técnicas de análisis, y mecanismos de monitoreo, así como concentrar³⁵ y unificar las estadísticas de siniestralidad. El éxito de estas acciones dependerá del liderazgo del OPNSV, del tratamiento de datos y de las alianzas institucionales con agencias, incluyendo entre otras, a la Organización Panamericana para la Salud (OPS) y la Superintendencia de Salud y Riesgo Laboral.
- 1.16 Asimismo, resulta clave la puesta en operación del OPNSV, así como el fortalecimiento, con la ayuda de la DIGESSET y el MOPC (¶1.6 - ¶1.7), de su capacidad de análisis sobre las causas de los siniestros y su capacidad operativa para identificar e intervenir, entre otros los puntos críticos de la red vial. La DIGESSET deberá cumplir un rol central en las investigaciones sobre la causalidad de los siniestros y en la recopilación de datos en campo.
- 1.17 **Herramientas de planificación.** El [PENSV 2017-2020](#) representa la hoja de ruta a nivel nacional con las instituciones sectoriales en material de Seguridad Vial, de forma articulada con la END 2030, la Estrategia Nacional de Seguridad Ciudadana y la Ley 63-17. Aprobado en enero de 2017 plantea acciones dirigidas a prevenir y disminuir el riesgo de muerte o lesión de las personas en sus desplazamientos estableciendo como meta para el 2020, una disminución en un 30% de los siniestros de tránsito, sin embargo, requiere de una sólida estrategia de diseminación e implementación. Igualmente, los principales aspectos que deben atenderse para garantizar su operatividad incluyen: (i) que acorde con prácticas internacionales de la Organización Mundial de la Salud (OMS), se realicen campañas de comunicación, especialmente aquellas relacionadas con las áreas priorizadas dentro del nuevo marco regulatorio como son la conducción y consumo de alcohol³⁶, el uso de los sistemas de retención infantil, entre otros; (ii) la vinculación del sector privado en la reforma de este ámbito de acción; y (iii) definir un plan integral para la conducción de motocicletas y bicicletas.
- 1.18 Para garantizar la integración de la seguridad vial en todos los ámbitos sectoriales, es esencial incluir la dimensión de educación ciudadana³⁷. Experiencias internacionales³⁸, destacan el impacto positivo de educar a las nuevas

³⁴ Ministerio de Salud Pública; Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF); AMET; Casa del Conductor y Centro del Automovilista; hospitales traumatológicos; y la Cámara Dominicana de Aseguradores y Reaseguradores (CADOAR).

³⁵ El Sistema Nacional de Atención a Emergencias y Seguridad-911 y el Ministerio de Salud generan datos para el OPNSV.

³⁶ Ley 63-17, artículos 256-257, prohíben conducir en estado de embriaguez y bajo los efectos de drogas o sustancia controladas.

³⁷ Dragutinovic & Twisk (2006). [The effectiveness of road safety education, a literature review.](#)

³⁸ Raftery, Simon & Wundersitz, Lisa. (2011). *The efficacy of road safety education in schools: A review of current approaches.*

generaciones en esta materia. La nueva institucionalidad (¶1.7), representa una oportunidad para que, en conjunto con el Ministerio de Educación, se formule un programa que genere conciencia ciudadana sobre uno de los principales problemas de salud pública en RD.

- 1.19 **Movilidad urbana. Problemática y desafíos de política.** La mayor problemática en términos de movilidad urbana existente en la RD se concentra en el Gran Santo Domingo (GSD), por ser el mayor centro poblacional del país y de todo el Caribe. De acuerdo con el más reciente estudio de movilidad³⁹, en esta zona se realizan alrededor de 3.097.106 viajes al día, de los cuales un 40% son en transporte privado, otro 20% a pie y el restante 40% en transporte público. Con respecto a este último, la operación en el GSD se caracteriza por tener velocidades promedio entre 8 - 10 km/h en hora pico y tiempos de viaje cercanos a la 1 hora y 15 minutos entre los principales orígenes y destinos⁴⁰. La flota vehicular del transporte público compuesta⁴¹ principalmente por buses/guaguas, conchos, taxi y motoconchos, tiene una edad media de 23 años⁴², con elevados costos de operación y mantenimiento, así como de estándares de seguridad para el usuario.
- 1.20 El transporte público es catalogado⁴³ como altamente inseguro, reportando más de 2.000 siniestros por año⁴⁴, consecuencia de la baja calidad y condiciones de los vehículos. Así mismo, una encuesta ciudadana de 2016 sobre movilidad en el GSD y Santiago⁴⁵, concluye que, entre los principales problemas de tránsito en estas ciudades, son: (i) imprudencia y malas prácticas de los conductores; (ii) la falta de educación vial; (iii) el incumplimiento de la ley; y (iv) la congestión vehicular en la vía pública.
- 1.21 En relación con la oferta, los servicios de transporte público urbano son prestados mayoritariamente por el sector privado⁴⁶, mientras el Estado se encarga de: (i) el transporte público urbano de pasajeros a través de buses, cubriendo una fracción de la demanda de las ciudades de SD y Santiago⁴⁷; (ii) el transporte ferroviario a través del Metro de Santo Domingo, que con dos líneas es administrado por la Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET); y (iii) el Sistema Teleférico de Santo Domingo, inaugurado recientemente⁴⁸ y que funciona como una extensión del metro. Relativo a modos no motorizados, RD aún no cuenta con una red consolidada para la circulación de peatones y ciclistas.
- 1.22 Con relación a usuarios con algún tipo de necesidad especial en materia de movilidad o en condición de discapacidad, RD tiene un marco normativo⁴⁹ que exalta la promoción de la movilidad universal; sin embargo, los retos asociados a

³⁹ Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PEMUS) para el GSD. SYSTRA 2018. AFD.

⁴⁰ El costo del transporte público mensual representa cerca del 35% del salario mínimo (DOP\$11.684), porcentaje alto en comparación con el promedio estimado por la CEPAL, en ciudades como Bogotá, La Paz, Santiago y Ciudad de México que está entre un 16% y un 20%. SYSTRA 2018.

⁴¹ Incluye también Uber y motouber.

⁴² PEMUS 2017-2022. Ministerio de la Presidencia 2017.

⁴³ [Encuesta Seguridad Vial RD 2018.](#)

⁴⁴ [Plan maestro para el reordenamiento del transporte público de SD.](#)

⁴⁵ Dirección de Información, Análisis y Programación Estratégica (DIAPE) de la Presidencia de la República.

⁴⁶ Bajo las modalidades de empresas, sindicatos, asociaciones y personas. OTTT.

⁴⁷ A través de la Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA).

⁴⁸ Su operación comercial inició en julio de 2018, estimando una demanda de 112.000 usuarios.

⁴⁹ Ley General sobre la Discapacidad en RD G.O.10049.

su implementación siguen vigentes. De acuerdo con el último censo⁵⁰, un 12,3% de la población total (1.160.847 personas, de las cuales el 53,6% son mujeres) vive con algún tipo de discapacidad. En términos de género el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PEMUS) del GSD menciona que las mujeres presentan una movilidad inferior a los hombres; sin embargo, el país no dispone de una normatividad específica de género y carece de datos desagregados en el sector transporte ([EEO#1](#)).

- 1.23 **Normatividad.** La Ley 63-17 señala la necesidad de reorganización del sistema de movilidad urbana⁵¹, que esté fundamentada en un reglamento que aborde la problemática del transporte público. Este, debe incorporar criterios para: (i) la definición de un esquema tarifario bajo principios de asequibilidad, que garanticen la sostenibilidad financiera del sistema de transporte público bajo un enfoque de interoperabilidad⁵² e intermodalidad; (ii) redefinir los requisitos y condiciones para el otorgamiento de licencias de operación de los múltiples actores privados que operan con un alto nivel de informalidad; (iii) registro de todos los entes prestadores del servicio público como paso previo a su formalización empresarial; y (iv) la definición de nuevos parámetros en materia de calidad de servicio y de estándares técnicos, así como de eficiencia energética y de emisiones de gases contaminantes para la flota (¶1.5). Estos elementos que constituyen la base de un proceso para la renovación y racionalización de la oferta, serán determinantes para mitigar las externalidades de las emisiones (¶1.5) de gases de efecto invernadero, causadas en parte por las más de 250.119 unidades vehiculares inventariadas cuya vida útil supera los 20 años.
- 1.24 En complemento, iniciativas en la región destacan la importancia de crear sistemas de incentivos financieros que, junto con el sistema tarifario, facilitan la modernización de la flota⁵³. Por último, para garantizar la integridad de la reforma, es pertinente contemplar también normativas asociadas a los servicios escolares, turísticos y empresariales.
- 1.25 **Institucionalidad.** Además de la creación del INTRANT y las instancias de apoyo⁵⁴, es importante que conforme a las nuevas tendencias de movilidad en el mundo, se inicien discusiones interministeriales⁵⁵ relacionadas con el cumplimiento de los compromisos ambientales del país en materia de mitigación al cambio climático ([EEO#4](#)). La incorporación de conceptos como la [electromovilidad](#), y la planificación para su adopción, deben ser la base para una estrategia que anticipe la eventual penetración de nuevos modos⁵⁶ y la renovación de los actuales.
- 1.26 **Herramientas de planificación.** La Ley 63-17, exalta la importancia de un modelo de transporte sostenible. En este sentido y considerando que en RD no existen

⁵⁰ Población y Vivienda, 2010.

⁵¹ Ver [EEO#3](#).

⁵² Permitir transferencia entre modos: metro, teleférico, autobuses públicos (OMSA) y autobuses de operadores privados.

⁵³ El artículo 20 de la Ley 63-17 establece una recaudación del 25% del impuesto de RD\$2,00 por galón al consumo de gasolina sobre hidrocarburos (Art. 20 Ley 253-12) para el programa vehicular de transporte público de pasajeros y carga.

⁵⁴ Direcciones, DIGESSET y ENEVIAL entre otros.

⁵⁵ Ministerio de Energía y Ministerio de Ambiente.

⁵⁶ Modos cuyo uso depende de energías alternativas.

planes de ordenamiento que brinden guías para la planificación sectorial, es recomendable que la elaboración de estrategias como el PEMUS del GSD, que sigue la metodología internacional de *Mobilize your city*⁵⁷ con objetivos de mitigación de emisiones y accesibilidad, sean referencia para los planes en otras localidades. En el caso particular del GSD, el plan incluye la estructuración e implementación de los corredores que conformarán un Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), complementado con ejercicios de reorganización de modos no motorizados.

- 1.27 **Transporte Automotor de Carga (TAC). Problemática y desafíos de política.** Los servicios asociados al TAC se caracterizan por su elevada concentración geográfica⁵⁸. Alrededor de un 85% de las zonas industriales del país están distribuidas a lo largo de 400 km de ejes viales que unen [Higüey, Santo Domingo, Santiago y Puerto Plata](#). La edad promedio del parque automotor es de 20,6 años, superior a la edad óptima de reposición (entre 5-8 años para tractocamiones, y entre 8-13 para camiones⁵⁹) aumentando los costos operativos⁶⁰ y el consumo de combustible.
- 1.28 La estructura empresarial ha evolucionado de manera atomizada, informal y con baja innovación tecnológica. Este rubro, está compuesto mayoritariamente por transportistas individuales y pequeños empresarios que atienden puertos y zonas francas. El acceso al mercado del transporte no está regulado a nivel nacional y los sindicatos controlan cerca del 80% de las cargas aptas para el TAC en el país. Las condiciones imprescindibles de acceso al mercado son la pertenencia y pago de cuotas de afiliación a uno de los 98 sindicatos de transporte y la posesión de cinco unidades vehiculares por afiliado. En cuanto a la propiedad de los vehículos, el 63,6% de los propietarios son personas naturales, mientras el 34,6% son personas jurídicas⁶¹.
- 1.29 Este esquema de servicio hace que los fletes en RD sean hasta tres veces mayores al valor promedio de transportar una tonelada métrica por kilómetro en la región⁶² impactando negativamente la competitividad del país. El costo medio del flete de carga para un contenedor de 40 pies (4,75 US\$/km) es tres veces mayor que el costo promedio en Mesoamérica (1,21–1,85 US\$/km). Los altos costos de transporte y la baja productividad del TAC se deben, entre otros factores a: (i) la reducida competencia en el mercado (₡1.30); (ii) la elevada tasa de viajes en vacío; y (iii) la sobreoferta vehicular, que genera un bajo promedio en el kilometraje anual por vehículo (km/ud/año), en donde los sindicatos de transporte

⁵⁷ Liderada por el INTRANT con apoyo de la AFD y la Unión Europea.

⁵⁸ El comercio internacional se ha incrementado en los últimos 20 años. Para 2011, la balanza comercial tuvo una estructura conformada por: exportaciones (US\$8.536 millones) e importaciones (US\$14.522 millones).

⁵⁹ HDM BM. Documento CONPES 3759 de Colombia.

⁶⁰ 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. Se denominan retornos en vacío a la imposibilidad de conseguir carga para el trayecto de vuelta, tanto en el caso de la carga de exportación marítima como terrestre, generando fletes de transporte elevados. Plan Nacional de Logística de Carga (PNLOG), 2015.

⁶¹ Según cifras de la DGII.

⁶² La RD es el cuarto país con el precio de carga tonelada-km más alto con US\$ 0,14/t-km, solo superado por Perú (US\$ 0,47/t-km), Haití (US\$ 0,21/t-km) y Brasil (US\$ 0,19/t-km), superior al promedio de ALC de US\$ 0,12/t-km. Anuario Estadístico de Transporte de Carga y Logística (BID).

reportan productividades entre 5.000 y 35.000 km/ud/año⁶³, por debajo del promedio de la región de 60.000 km/ud/año.

- 1.30 **Normatividad**⁶⁴. El contexto de este subsector ha sido el propicio para que se generen distorsiones de mercado. Los sindicatos tienen el control del servicio restringiendo el acceso de nuevos agentes (¶1.28), y limitando en algunos casos el transporte de mercancías con flota propia. Empresas generadoras de carga y las entidades estatales contratan el servicio de transporte a través de los sindicatos afiliados a la Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO)⁶⁵, los cuales cuentan con procedimientos para la asignación de órdenes de servicio a sus miembros, de acuerdo con turnos fijos por afiliado. Esta situación hace que en la oferta de servicios logísticos prepondere la dispersión institucional, incrementando los costos en la cadena de comercio exterior.
- 1.31 En este contexto, el inicio de un diálogo técnico con los agentes del sector de carga junto con el desarrollo de un marco reglamentario es el punto de partida de un proceso de desarrollo escalonado de normativas que aborden, entre otros: (i) los principios para la definición de los costos referenciales de transporte; y (ii) los requisitos para un proceso de formalización empresarial⁶⁶, que son básicos para construir un sector más eficiente y competitivo.
- 1.32 **Institucionalidad**. Para atender las demandas operativas del TAC, el INTRANT deberá consolidarse como ente regular, liderando un diálogo constante con los gremios y estableciendo acuerdos de colaboración con todos los actores de la cadena logística⁶⁷, lo que implicará un trabajo conjunto con los actores asociados al funcionamiento de centros de producción y consumo, procesos de facilitación comercial y la conectividad del transporte terrestre con puertos y aeropuerto.
- 1.33 **Herramientas de planificación para el TAC**. La experiencia en otros países de la región⁶⁸, ha demostrado la complejidad y los extensos tiempos asociados a las reformas al TAC. Para garantizar la adopción de nuevas normas de manera eficiente y paulatina, es clave trabajar en paralelo en pilotos como fuente de identificación temprana de riesgos y como plataforma para establecer junto con los sindicatos, los pasos para la adopción de nuevas reglas.
- 1.34 **Propuesta de intervención**. Este programa representa un hito en la transformación del sector transporte en RD, basados en el desarrollo e implementación de la mayor reforma de política de los últimos años, que busca mejorar los indicadores de productividad y competitividad del país debido a la transversalidad del sector. Específicamente, el programa abordará a través de las reformas propuestas la crítica situación en materia de siniestralidad vial, y las ineficiencias en el transporte público y en el TAC, materializando los objetivos del GdRD para el sector, definidos en su [Plan de Gobierno 2016-2020](#), la [END 2030](#),

⁶³ TAC en ALC. [RD: Diagnóstico y recomendaciones de política](#). BID 2015.

⁶⁴ El gobierno reguló los precios del TAC hasta 1990. Desde entonces, los sindicatos establecen de forma autónoma las tarifas de las rutas de transporte de carga.

⁶⁵ Compuesta por aproximadamente 98 sindicatos y 60.000 miembros que concentran el 80% de los servicios del TAC.

⁶⁶ Por ejemplo, su registro y la prevalencia de contratos que rijan las relaciones económicas entre los agentes de carga.

⁶⁷ Plan Nacional de Logística de Carga (PNLOG 2020–2032) en curso, que se proyecta como la hoja de ruta en materia de logística dentro del Consejo Nacional de Facilitación Comercial.

⁶⁸ Colombia, Uruguay.

el PENSV y la Ley 63-17. El programa propuesto se alinea con el objetivo de desarrollar un marco regulatorio e institucional que garantice un sistema de transporte de pasajeros y de carga seguro, de calidad, competitivo, resiliente y de bajo carbono, que opere en condiciones de competencia. De igual forma, complementa otros esfuerzos del Banco en RD, enfocados en la rehabilitación de la red vial primaria y secundaria, la resiliencia de la infraestructura, a través de apoyos de asistencia técnica (¶1.38).

- 1.35 **Síntesis de las Reformas.** Con el fin de complementar las acciones en el proceso de reforma, apoyar el cumplimiento de la política sectorial y cerrar las brechas del sector, el GdRD solicitó al Banco apoyo en el desarrollo del presente programa, como respuesta a las necesidades identificadas. En este sentido, el programa contempla: (i) en **materia de seguridad vial** (¶1.10-¶1.18), atender integralmente los pilares del PENSV⁶⁹ (¶1.17). Esto implica: (a) el desarrollo de un nuevo marco para la obtención de la licencia de conducción, junto con la definición de estándares y condiciones para la inspección técnica de vehículos; (b) la integración de la educación vial en el currículo educativo; (c) la consolidación de una institucionalidad organizada y funcional, con capacidad analítica, de monitoreo, y de comunicación de los riesgos; y (d) el desarrollo de planes operativos que definen acciones para la vigilancia y control de la movilidad; (ii) en materia de **movilidad urbana** (¶1.19 - ¶1.26): (a) desarrollar un marco reglamentario que defina elementos centrales para su reorganización e integración (tarifas, licencias, condiciones técnicas de la oferta, formalización empresarial, y estándares de servicio), bajo criterios de movilidad urbana resiliente y baja en carbono; (b) crear mecanismos financieros orientados a la renovación del parque vehicular que incentive la incorporación de tecnologías limpias; y (c) regular y estructurar un sistema de transporte en el GSD, iniciando por la implementación de un corredor piloto, diseñado bajo criterios de calidad y sostenibilidad en el servicio; y (iii) relativo al **TAC** (¶1.27 - ¶1.33): (a) la generación de un marco reglamentario que formalice el registro de operadores y flota vehicular, estableciendo un sistema de transporte bajo criterios de eficiencia, seguridad y economía, que optimice los costos de operación e incentive la libre competencia; y (b) la definición de un programa piloto para la estimación de costos de transporte terrestre, como parte de la cadena logística, atendiendo criterios de oferta y demanda.
- 1.36 **Efectividad de las reformas de política sectorial.** En materia de seguridad vial, estudios señalan⁷⁰ que contar con una sola entidad coordinadora y una estrategia nacional, que incluya a ministerios y sociedad civil, es determinante para dar una respuesta sostenible a la problemática de la seguridad vial. En España como en Argentina, los PENSV y la creación de observatorios de seguridad vial fueron determinantes para reducciones de las tasas de mortalidad por siniestros viales⁷¹. En materia de movilidad urbana, ajustes en la normatividad relacionada al

⁶⁹ Alineados con los pilares mundiales para la seguridad vial de la OMS: (i) gestión de la seguridad vial; (ii) vehículos seguros; (iii) movilidad más segura; (iv) usuarios de vías de tránsito más seguros; y (v) respuestas a los siniestros.

⁷⁰ BM. Tony Bliss–Breen Jeanne. *Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention. Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects*. Junio 2009.

⁷¹ Para España, una reducción del 54% entre 2003-2010, pasando de 12,8 a 5,4 fallecidos por 100.000 habitantes. En Argentina, la reducción de la mortalidad fue del 12% entre 2008-2011.

transporte público de pasajeros, demuestran un incremento en la velocidad de desplazamiento de los usuarios del transporte público⁷². Para el TAC, diferentes análisis indican que las reformas institucionales tienen correlación positiva con el crecimiento económico y con el incremento de la inversión extranjera directa⁷³. Es importante resaltar el caso de Colombia que, como parte de la aplicación de su Política Nacional Logística, creó desde 2007 mecanismos financieros para implementar un programa de renovación y reposición del parque automotor de carga llevando a la desintegración de más de 7.000 vehículos entre 2008-2013⁷⁴.

- 1.37 **Experiencia en el sector y lecciones aprendidas.** El Banco ha apoyado en la región diez⁷⁵ programas de reformas de políticas en el sector transporte, de las que se han obtenido las siguientes lecciones aprendidas aplicadas a esta operación: (i) contar con instrumentos normativos actualizados y específicos para el sector; (ii) diseñar herramientas de planificación integradas, que se nutran de bases de datos modernas; (iii) apoyo del Banco en el acercamiento entre los diferentes sectores involucrados en la reforma; (iv) necesidad de fortalecimiento del diálogo con el sector privado como factor de sostenibilidad de las reformas; y (v) contar con una cabeza interinstitucional sólida que lidere el dialogo al interior del gobierno y con el resto de actores públicos y privados. Pese a las diferencias con el presente programa, cabe señalar el caso de éxito del Apoyo al Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística en Panamá (4560/OC-PN) que ha favorecido al crecimiento económico a través de los encadenamientos entre sector logístico y los sectores productivos⁷⁶. Se destacan igualmente reformas apoyadas en Colombia por el préstamo de Apoyo a la Implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial (3078/OC-CO), a través del cual se estructuró la Agencia Nacional de Seguridad Vial y su observatorio.
- 1.38 El Banco ha apoyado al GdRD a través de las siguientes CT para el sector transporte: (i) fortalecimiento del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD) en logística de cargas y economía de transporte (ATN/MR-14163-DR); (ii) Apoyo a la implementación de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial (ATN/OC-14177-DR); (iii) Apoyo a la Gestión de la Movilidad en Santiago (ATN/OC-15674-DR); (iv) Apoyo al Plan Estratégico para la Transformación de la Movilidad de SD (ATN/OC-16791-DR); y (v) Apoyo al Desarrollo de Infraestructura Adaptable al Cambio Climático (ATN/OC-16830-DR). Los productos de estas CT fueron insumo clave para la definición de las reformas propuestas en este programa: (i) apoyo técnico temprano en la definición del alcance y contenido de las reformas; (ii) procesos de

⁷² Con la expedición de los decretos relacionados con la implementación de carriles preferenciales para el transporte público en la Carrera 7ª de Bogotá, se incrementó hasta 5,39 km/h la velocidad de desplazamiento. Fuente: GSD+, 2015. [Ver enlace electrónico.](#)

⁷³ [Hard or soft? Institutional reforms and infrastructure spending as determinants of foreign direct investment in China](#), Japanese Economic Review (2005) y [The Economic Growth Effect of Logistics Industry Foreign Direct Investment Analysis](#), Wang & Wang.

⁷⁴ [La evolución de la Política Nacional Logística de Colombia y el Apoyo del BID](#), 2016.

⁷⁵ Programa de Reforma de Transporte Aéreo (1042/SF-GY) y (2682/OC-BH); Programa de Consolidación del Equilibrio Fiscal del Estado de Alagoas (3061/OC-BR); Programa de Apoyo a la Política Nacional de Logística (2540/OC-CO); Programa de Reforma de Políticas del Sector Transporte en Bolivia I y II (3181/BL-BO y 4292/BL-BO); Apoyo al Programa de Asociaciones Público-Privadas (3697/OC-CO); Apoyo al Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Panamá I y II (3486/OC-PN y 3675/OC-PN); y Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Carga de Honduras (4625/BL-HO).

⁷⁶ [Ver evaluación de impacto macroeconómico del programa \(4560/OC-PN\)](#), BID (2018).

consulta pública ampliados acompañando al INTRANT; (iii) estandarización de los planes de gestión de la movilidad como estándares de planificación futuros; y (iv) priorización de acciones concretas de diversidad, inclusión y criterios de sostenibilidad ambiental.

- 1.39 **Coordinación con otros donantes.** Esta operación se realiza en coordinación con la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD)⁷⁷, habiendo acordado el contenido de la Matriz de Políticas, Plan de Monitoreo y Evaluación y Matriz de Resultados. El cofinanciamiento se realiza dentro del Acuerdo Marco suscrito entre el Banco y la AFD en octubre de 2018 marco bajo la modalidad de *parallel cofinancing without services*, que contempla la suscripción de un acuerdo de cooperación específico ([EEO#2](#)), con las siguientes implicancias operativas: (i) la coordinación del diseño y cumplimiento de las condiciones de una única Matriz de Políticas; (ii) la preparación independiente de contratos de préstamo entre el financiador y la RD, pero su presentación simultánea al Congreso Nacional para su ratificación; (iii) la elegibilidad para desembolso mediante la entrada en vigencia de los contratos de préstamo respectivos de cada cofinanciador (¶3.2); y (iv) el seguimiento y monitoreo conjunto de la ejecución y del cumplimiento de los indicadores de la matriz de resultados. Por otra parte, a través de INTRANT y de manera conjunta con la Unión Europea y AFD se está trabajando en la conformación de una mesa de donantes que canalice no sólo el diálogo sectorial, sino la orientación de recursos adicionales de CT.
- 1.40 **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008) y se alinea con el desafío de desarrollo de Productividad e Innovación, con enfoque en la provisión de servicios públicos seguros y asequibles. También se alinea con los siguientes temas transversales: (i) Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, al promover planes sectoriales que respondan a la mitigación (renovación de la flota) y adaptación (diálogo de electromovilidad) a los efectos del cambio climático. El 33.33% de los recursos de la operación se asocian con políticas que promocionarán actividades de mitigación y adaptación al cambio climático, según la [metodología conjunta de los Bancos Multilaterales de Desarrollo de estimación de financiamiento climático \(EEO#6\)](#). Estos recursos contribuyen a la meta del Grupo BID de aumentar el financiamiento de proyectos relacionados con el cambio climático a un 30% de todas las aprobaciones de operaciones a fin de año 2020; (ii) Igualdad de Género y Diversidad, al integrar a las principales reformas criterios técnicos de accesibilidad universal; y (iii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, al promover el desarrollo de la capacidad de planificación sectorial. El programa es consistente con el objetivo de la Estrategia del Banco con RD (GN-2908) de la expansión de oportunidades productivas, a través de las reformas del transporte de carga y del transporte urbano considerados por la Ley 63-17. También, es consistente con los principios de la Estrategia de Infraestructura Sostenible (GN-2710-5), al abordar la necesidad de gestionar infraestructura que contribuya a la mejora de la calidad de los servicios. Asimismo, se alinea con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7), que promueve la movilidad urbana

⁷⁷ Préstamo de la AFD aprobado el 15 de mayo de 2019 que será ratificado el aumento del monto a US\$250.000.000 en su Consejo de Administración el 15 de noviembre de 2019.

sostenibles y con las áreas estratégicas de seguridad vial, transporte urbano, logística y Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS).

- 1.41 En materia de género y diversidad, la presente operación buscará complementar los datos obtenidos con el PEMUS, a través de un diagnóstico que permita identificar patrones de movilidad diferenciados, alineado con iniciativas regionales entre las cuales se destaca el [Transport Gender Lab](#) impulsado por el Banco, cuyo objetivo es crear una red de ciudades para entablar un diálogo técnico sobre la incorporación de género en los sistemas de transporte público (¶1.47- ¶1.48).

B. Objetivos, Componentes y Costo

- 1.42 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) el TAC. Los objetivos específicos del programa son: (i) la operacionalización de un marco normativo robusto con visión de futuro fundamental para la planificación sectorial; (ii) el fortalecimiento institucional de las entidades competentes; y (iii) el desarrollo de herramientas de planificación orientadas hacia la adopción de nuevos estándares técnicos en el sector.
- 1.43 **Componentes.** La Matriz de Políticas⁷⁸ (Anexo II) establece la secuencia de compromisos para el programa, estructurados en los siguientes componentes.
- 1.44 **Componente I. Estabilidad macroeconómica.** Se deberá contar con un marco macroeconómico estable y consistente con los objetivos del programa y de la Carta de Política Sectorial.
- 1.45 **Componente II. Seguridad vial como pilar de desarrollo sectorial.** El componente tiene por objetivo priorizar la seguridad vial como pilar de desarrollo sectorial en su marco legal y regulatorio, marco institucional y en sus herramientas de planificación (¶1.10 - ¶1.11). Se apoyará la: (i) aprobación y entrada en vigencia de un reglamento de inspección técnica vehicular; (ii) aprobación y entrada en vigencia de reglamentos para la seguridad vial; (iii) aprobación por el CODINTRANT del anteproyecto de reglamento de uso y transporte en motocicletas, bicicletas y otros vehículos de movilidad personal; (iv) aprobación del plan operativo que facilita la coordinación entre INTRANT y DIGESETT; (v) funcionamiento y fortalecimiento del OPNSV; (vi) existencia de un marco normativo que establezca unidades técnicas de investigación de siniestros viales y el funcionamiento de al menos cinco(5) de ellas; (vii) diseminación del PENSIV; (viii) aprobación por el INTRANT del Plan Operativo de Comunicación del PENSIV; (ix) aprobación por el CODINTRANT del anteproyecto de reglamento de los planes empresariales e institucionales de seguridad vial y movilidad; (x) acuerdo con el Ministerio de Educación (MINERD) para la integración de la seguridad vial en el currículo de las escuelas públicas; y (xi) aprobación del PENSIV para motocicletas.
- 1.46 La segunda operación incluye: (i) emisión por parte del INTRANT de al menos tres normativas técnicas derivadas del reglamento de inspección técnica vehicular; (ii) inicio del proceso de concesión de las estaciones de inspección técnico vehicular de acuerdo con lo establecido en el reglamento; (iii) emisión por el INTRANT de al menos tres normativas técnicas en materia de seguridad vial; (iv) avance en el proceso de operación de al menos dos centros de licenciamiento de conductores; (v) habilitación de al menos una escuela de conductores;

⁷⁸ Complementada en el alcance de la reforma a través de la Matriz de Medios de Verificación ([EER#2](#)).

(vi) avance en la implementación del sistema de puntos de licencia de conducción; (vii) avance en el proceso de aprobación del reglamento de uso y transporte en bicicletas y motocicletas, con su remisión al Poder Ejecutivo; (viii) implementación de al menos cinco acciones del Plan Operativo de vigilancia y control, coordinado entre el INTRANT y la DIGESETT; (ix) fortalecimiento de las acciones del OPNSV, en términos de manejo de la información; (x) fortalecimiento del OPNSV como órgano consultivo; (xi) avance en la implementación del Plan de Acción para la intervención de puntos críticos; (xii) remisión de información relativa a siniestros de tránsito y su atención por parte de las unidades de investigación; (xiii) implementación de al menos diez acciones definidas en el PENSV; (xiv) avance en la implementación del Plan Operativo de Comunicación; (xv) avance en el proceso de aprobación del anteproyecto de reglamento de planes laborales de seguridad vial de las empresas; (xvi) elaboración de al menos dos planes laborales piloto; (xvii) implementación de acciones para la integración de la educación vial en el currículo de escuelas públicas; y (xviii) implementación de al menos cinco acciones definidas en el PENSV para motocicletas.

- 1.47 **Componente III. Movilidad urbana accesible, asequible y eficiente.** El componente tiene por objetivo 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 en su marco legal y regulatorio, marco institucional y herramientas de planificación (¶1.19 - ¶1.22). Se apoyará la: (i) consulta pública del anteproyecto de reglamento integrado para la organización del transporte público; (ii) aprobación del procedimiento especial para la formalización empresarial⁷⁹ de los prestadores del servicio público de transporte de pasajeros; (iii) constitución de mecanismos para manejar los recursos para la renovación vehicular del transporte de pasajeros que incentiven flotas con tecnologías limpias o de bajo en carbono; (iv) aprobación por el CODINTRANT de los anteproyectos de reglamento, en las modalidades de transporte escolar, turístico y laboral; (v) creación de la Dirección de Movilidad Sostenible, la Dirección de Transporte Terrestre de Pasajeros y la Dirección de Tránsito y Vialidad al interior del INTRANT; (vi) establecimiento de una mesa de trabajo entre INTRANT y el Ministerio de Energía (MEM) para definir una hoja de ruta en materia de energía alternativa concordante con los compromisos de RD en Contribuciones Nacionales Determinadas (NDC por sus siglas en inglés); (vii) estructuración de un corredor del SITP de SD de conformidad con el PEMUS 2017-2022; (viii) aprobación de guías para la elaboración de planes locales estratégicos de movilidad; (ix) aprobación del PEMUS del GSD; (x) aprobación del plan para el peatón que establece la integración de los modos no motorizados al sistema de transporte público; y (xi) elaboración de un diagnóstico sobre patrones de movilidad diferenciados⁸⁰ por género como base de un Observatorio de Movilidad.
- 1.48 La segunda operación incluye: (i) avances en el proceso de aprobación del reglamento integrado para la organización del transporte público; (ii) avance en el desarrollo de una metodología para la estructuración tarifaria incluyendo escenarios de integración con otros modos; (iii) desarrollo de un modelo de

⁷⁹ Transformación en empresas u otras personas jurídicas.

⁸⁰ La encuesta de movilidad para el GSD permite la segmentación de los usuarios y sus características o necesidades particulares en materia de movilidad, entre otros: género, edad, condición física, capacidad de pago entre otros.

interoperabilidad técnica, comercial e institucional para el transporte público del GSD; (iv) avance en el proceso de otorgamiento de licencias de operación de rutas a los entes formalizados; (v) avance en el proceso de renovación de vehículos de pasajeros y carga; (vi) avance en el proceso de aprobación de la reglamentación del transporte especial⁸¹, con su remisión al Poder Ejecutivo; (vii) desarrollo de las normativas aplicables para el otorgamiento de licencias para el transporte escolar; (viii) funcionamiento de la Dirección de Movilidad Sostenible, la Dirección de Transporte Terrestre de Pasajeros y la Dirección de Tránsito y Vialidad, dentro del INTRANT; (ix) desarrollo de la reglamentación relativa a electromovilidad; (x) adjudicación del contrato de operación del primer corredor del SITP; (xi) elaboración de al menos dos planes locales estratégicos de movilidad; (xii) implementación de al menos cinco acciones del PEMUS del GSD; (xiii) implementación de al menos dos acciones prioritarias del Plan Peatón Seguro; (xiv) avance en la incorporación de Santo Domingo en el *Transport Gender Lab*; y (xv) estructuración de un Observatorio de Movilidad Urbana Sostenible.

- 1.49 **Componente IV. TAC eficiente y sostenible.** El componente tiene por objetivo contribuir a la mejora en la calidad de los servicios del TAC a través del fortalecimiento del su marco legal y regulatorio, marco institucional y herramientas de planificación (¶1.27 - ¶1.29). El componente comprende la: (i) aprobación por el CODINTRANT del anteproyecto de reglamento para el TAC⁸²; (ii) integración de la Dirección de Transporte Terrestre de Carga a la estructura orgánica del INTRANT; (iii) avance por parte del INTRANT y principales actores de la cadena logística, en el diseño y ejecución de políticas relacionadas con el transporte marítimo, portuario y terrestre; y (iv) formulación de un Plan Piloto de Corredores Logísticos Eficientes⁸³ y de formalización empresarial, que contribuya a la definición de un sistema de costos eficientes para el transporte de carga.
- 1.50 La segunda operación incluye: (i) avances en el proceso de aprobación del reglamento del TAC; (ii) elaboración de un estudio para definir la estructura referencial de costos del TAC y su socialización; (iii) desarrollo de una plataforma electrónica para el cálculo de costos mínimos entre principales orígenes y destinos del país; (iv) funcionamiento de la Dirección de Transporte Terrestre de Carga; (v) avance en la socialización de políticas públicas relacionadas con el transporte intermodal; y (vi) avance en la implementación de un plan piloto de corredores logísticos eficientes y de formalización empresarial.
- 1.51 Cabe destacar, que esta primera operación del programa presenta un balance relevante en términos de desarrollo de reformas normativas y su implementación a través de pilotos (¶1.35), lo que permite fortalecer la regulación sectorial al tiempo que se retroalimenta con su puesta en operación. La segunda operación

⁸¹ Escolar, turístico y laboral.

⁸² El proceso de aprobación de reglamentos comprende las siguientes etapas: (i) proceso de consulta pública; (ii) ajuste de contenidos; (iii) aprobación por el CODINTRANT; (iv) remisión por el CODINTRANT a la Consultoría Jurídica del Poder Ejecutivo; y (v) revisión presidencial, aprobación y publicación en Gaceta Oficial.

⁸³ Este piloto busca capacitar al gremio del TAC en la definición de sus costos fundamentados en las condiciones de la oferta y la demanda nacional.

se concentrará en la normatividad derivada y la concreción y monitoreo de estos proyectos.

- 1.52 Por otra parte, entre los desafíos que persisten, luego de la implementación del presente programa, en materia de movilidad y transporte de carga, se encuentran, entre otros: la búsqueda de mecanismos complementarios de gestión de la demanda que limiten la congestión; y la planificación estratégica del Plan Nacional de Logística de RD, en vista a fortalecer la intermodalidad y la calidad de los servicios de transporte de carga. El Banco seguirá apoyando al GdRD en la consolidación de las reformas del sector en el país, a través de instrumentos financieros y de asistencia técnica adicionales⁸⁴.

C. Indicadores Claves de Resultados

- 1.53 El logro de los objetivos del programa se medirá tomando como referencia los indicadores y metas presentes en la Matriz de Resultados (Anexo III). Como impactos centrales del programa se espera una reducción en los siniestros viales⁸⁵, reducción en emisiones contaminantes por cambios en el parque vehicular, incremento en el uso del transporte público, así como un aumento en la productividad del TAC⁸⁶. Algunos de los resultados principales incluyen: (i) aumento en el % de conductores con licencia de conducción emitidas bajo un nuevo sistema de formación de conductores; (ii) aumento en el número de vehículos que cumplen con los requisitos de inspección técnico mecánica (aplicable al transporte público y al TAC); (iii) mejora en la percepción de los usuarios incluyendo aquellos con discapacidad, respecto a las condiciones de movilidad en los principales centros urbanos; (iv) aumento de empresas de transporte (público y TAC) que avancen en las gestiones para su formalización; y (v) aumento gradual en el % del parque vehicular renovado (público y TAC).
- 1.54 **Beneficiarios.** Se verá beneficiada la sociedad en general, a través de la promoción de políticas en materia de seguridad vial. En particular se beneficiarán los usuarios del transporte público, quienes disfrutarán de un servicio orientado a sus necesidades. Para el TAC, los beneficios serán percibidos por las empresas y la economía dominicana, al contar con una movilización de mercancías más eficiente.
- 1.55 **Análisis económico.** Con base en las recomendaciones de la Oficina de Evaluación y Supervisión (OVE) en su revisión sobre Evaluabilidad de los Proyectos del Banco de 2011⁸⁷ y en los resultados de la revisión de las prácticas y estándares de evaluación para los préstamos de apoyo a reformas de política llevada a cabo por el Grupo de Cooperación de Evaluación (compuesto por las Oficinas de Evaluación Independiente de los Bancos Multilaterales de

⁸⁴ Apoyo a la implementación e innovación del Plan Nacional de Logística de RD (ATN/OC-17367-DR) y la propuesta de un programa para la rehabilitación de un puerto.

⁸⁵ Tasa de muertes por cada 100.000 habitantes, desagregadas por edad y sexo y número de lesionados (no fatales) por traumatismos relacionados con el tránsito.

⁸⁶ km/ud/año.

⁸⁷ RE-397-1: "Actualmente, el puntaje de la sección de análisis económico se calcula utilizando el valor máximo del análisis de costos y beneficios y del análisis de la eficacia en función de los costos. Sin embargo, estos análisis no pueden aplicarse a los préstamos en apoyo de reforma de política".

Desarrollo)⁸⁸, previsto en el párrafo 1.3 del documento GN-2489-5 (Revisión de la Matriz de Efectividad en el Desarrollo [DEM] para Operaciones con y sin Garantía Soberana) que, entre otros, señalan que no resultaría necesario incluir un análisis de eficiencia en el uso de los recursos financieros⁸⁹, se determinó que no se realizará un análisis económico para este tipo de préstamo como fue informado al Directorio del Banco. Por lo tanto, la presente operación de préstamo no incluye un análisis económico y, por consiguiente, no se considera el análisis económico para efectos de medir el puntaje de evaluabilidad en la DEM del presente programa.

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos de Financiamiento

- 2.1 La presente operación de préstamo es la primera de una serie de dos operaciones, de un solo desembolso, independientes pero vinculadas técnicamente, bajo la modalidad de préstamo Programático Basado en Reformas de Política (PBP), establecido en el párrafo 3.27, literal (b) del documento “Préstamos en Apoyo de Reformas de Política: Directrices sobre Preparación y Aplicación (CS-3633-2).
- 2.2 **Dimensionamiento.** El dimensionamiento del financiamiento se realizó en función de las necesidades fiscales del país, que para 2019 equivalen a 5,4% del PIB. La operación será por US\$500 millones, con un único desembolso destinado a cubrir parte de este financiamiento, representando aproximadamente el 10% de las necesidades totales⁹⁰.
- 2.3 Esta modalidad es apropiada para promover el diálogo de política sectorial por la complejidad y plazos para llevar a cabo el desarrollo, socialización e implementación de las reformas.

B. Riesgos Ambientales y Sociales

- 2.4 De acuerdo con la Directiva B.13 de la Política Operativa de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco (GN-2208-20 y OP-703), esta operación no requiere de clasificación ambiental. Las reformas propuestas podrían generar impactos en el mercado laboral del sector transporte, producto de la formalización empresarial. Este riesgo se considera “medio”. Entre las acciones de mitigación se contemplan: (i) la implementación de las acciones de acompañamiento y capacitación⁹¹ previstas por INTRANT en su plan de gestión social relacionado con la transformación del sector transporte; (ii) estudio de impacto potencial con foco en población vulnerable; y (iii) acciones de

⁸⁸ *Good Practice Standards for the Evaluation of Public Sector Operations*. Evaluation Cooperation Group, Working Group on Public Sector Evaluation, 2012 Revised Edition. Febrero de 2012.

⁸⁹ Según el Grupo de Cooperación de Evaluación, los préstamos de reformas de políticas deben ser evaluados de acuerdo con la relevancia, efectividad y sostenibilidad. La eficiencia no se incluyó como criterio, dado que el dimensionamiento de los mismos está vinculado a la brecha de financiamiento de un país, siendo independiente de los beneficios del proyecto.

⁹⁰ Es un cofinanciamiento con la AFD. Ver términos y condiciones financieras.

⁹¹ Formación de actividades relacionadas con la actividad de empresas operadoras de transporte: operación; mantenimiento de vehículos; entre otras.

fortalecimiento a INTRANT a través de recursos de cooperación técnica del BID y la AFD.

C. Riesgos Fiduciarios

- 2.5 La Evaluación del Sistema de Gestión de Finanzas Públicas de RD⁹² y el informe PEFA 2016⁹³, ratifican un sistema de gestión de las finanzas públicas alineado con las buenas prácticas internacionales. El país tiene extensa trayectoria en el manejo de recursos de crédito externo y no se visualizan riesgos de gestión financiera. El Ministerio de Hacienda (MH) cuenta con experiencia ejecutando procesos de reforma y brindará apoyo al INTRANT. El Préstamo Basado en Reforma de Política (PBL) propuesto provee fondos de libre disponibilidad para apoyo presupuestario bajo un marco de política fiscal responsable.

D. Otros Riesgos y Temas Clave

- 2.6 **Gestión pública y gobernabilidad.** La operación tiene un nivel general de riesgo bajo, pues se sustenta en un proceso de reforma necesario para la eficiencia del transporte terrestre. Sin embargo, se identifican algunos riesgos de grado “medio” de carácter operativo: (i) 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 CT ATN/OC-16791-DR; y (ii) no lograr establecer un diálogo con los gremios de transporte de carga y pasajeros, para lo cual se plantea avanzar con mesas de trabajo, ampliación del plazo de consulta pública del reglamento y estructuración de pilotos técnicos.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

A. Resumen de los Arreglos de Implementación

- 3.1 El prestatario será la República Dominicana. La ejecución del programa y la utilización de los recursos del financiamiento serán llevados a cabo por el prestatario por intermedio del MH, en su calidad de Organismo Ejecutor. El MH coordinará el cumplimiento de las condiciones de política con el INTRANT, ente competente para llevarlas a cabo de conformidad con las atribuciones que le da la Ley 63-17 así como con los demás entes del Estado que participan en la reforma. El MH, como Organismo Ejecutor presentará al Banco la evidencia del cumplimiento de los compromisos contractuales y la consolidación de las acciones de reforma sectorial descritas (Anexo II). El MH es responsable de: (i) impulsar acciones asociadas al logro de los objetivos de política; (ii) proveer evidencia del cumplimiento de las condiciones de política acordadas; y (iii) recopilar y entregar al Banco toda la información, indicadores y parámetros que permitan evaluar que los resultados propuestos fueron alcanzados.
- 3.2 **Condiciones contractuales especiales previas al primer y único desembolso del financiamiento:** (i) cumplimiento de las condiciones de reforma de política establecidas en la Matriz de Políticas (Anexo II); (ii) entrada en vigencia del Contrato de Préstamo entre la Agencia Francesa de Desarrollo y la República Dominicana, con el fin de garantizar la integralidad de la reforma; y (iii) las demás

⁹² Agosto 2017.

⁹³ Octubre 2016.

condiciones contractuales establecidas en el Contrato de Préstamo. El Banco podrá solicitar auditorías externas de conformidad con su política.

B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo y Evaluación de Resultados

- 3.3 Las previsiones de las matrices de política, medios de verificación ([EER#2](#)) y resultados (Anexo III), son los parámetros para la supervisión y evaluación de los resultados del programa. El cumplimiento de los compromisos de política se hará a través del equipo de coordinación del MH con el apoyo de INTRANT. El BID en coordinación con la AFD monitoreará su ejecución desde la oficina de país.
- 3.4 La evaluación del programa tiene por objeto verificar si los resultados e impactos previstos fueron alcanzados, una vez cumplido el plazo previsto para su cumplimiento en el Plan de Monitoreo y Evaluación del Programa ([EER#3](#)). El prestatario y el Banco han acordado monitorear la ejecución del programa de modo coordinado con la AFD, por medio de reuniones de seguimiento semestral, donde los indicadores de la Matriz de Resultados (Anexo III) guiarán este proceso durante la implementación. Un Informe de Terminación del Proyecto (PCR, *Project Completion Report*) será preparado por el equipo de proyecto al finalizar la segunda operación, aplicando las guías vigentes del BID, no más de seis meses después de realizado el desembolso de la última operación.

IV. CARTA DE POLÍTICA

- 4.1 **Carta de Política.** La Carta de Política ([EER#1](#)) remitida por el prestatario describe las políticas macroeconómicas y sectoriales que lleva adelante el GdRD y que son consistentes con las medidas de política que serán apoyadas a través de este programa. La carta ratifica el compromiso de RD de implementar las condiciones acordadas y que se describen en la Matriz de Políticas del programa.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		DR-L1132
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Objetivos de desarrollo del BID		Si
Retos Regionales y Temas Transversales	-Productividad e Innovación -Equidad de Género y Diversidad -Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental -Capacidad Institucional y Estado de Derecho	
Indicadores de desarrollo de países	-Reducción de emisiones con apoyo de financiamiento del Grupo BID (millones de toneladas anuales de CO2 equivalente)* -Agencias gubernamentales beneficiadas por proyectos que fortalecen los instrumentos tecnológicos y de gestión para mejorar la provisión de servicios públicos (#)*	
2. Objetivos de desarrollo del país		Si
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2908	Mejorar la infraestructura productiva
Matriz de resultados del programa de país	GN-2948-2	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2019.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Development Outcomes - Evaluability		Evaluable
3. Evaluación basada en pruebas y solución		7.7
3.1 Diagnóstico del Programa		3.0
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		1.7
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		3.0
4. Análisis económico ex ante		N/A
5. Evaluación y seguimiento		7.0
5.1 Mecanismos de Monitoreo		2.5
5.2 Plan de Evaluación		4.5
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad		Bajo
Se han calificado todos los riesgos por magnitud y probabilidad		Si
Se han identificado medidas adecuadas de mitigación para los riesgos principales		Si
Las medidas de mitigación tienen indicadores para el seguimiento de su implementación		Si
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		B.13
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Si	Administración financiera: Presupuesto, Tesorería, Contabilidad y emisión de informes, Controles externos, Auditoría interna. Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información, Método de comparación de precios, Contratación de consultor individual, Licitación pública nacional.
No-Fiduciarios		
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto	Si	DR-T1172. Apoyando acciones normativas, institucionales y operativas del sector transporte en República Dominicana.

Nota: (*) Indica contribución al Indicador de Desarrollo de Países correspondiente.

La República Dominicana tiene grandes rezagos en su sistema de transporte. Datos oficiales indican que la tasa de mortalidad por causa de tránsito fue de 34.6 muertes por cada 100 mil habitantes, la más alta de la región y uno de los principales problemas de salud pública que enfrenta el país. Además, el transporte terrestre - a causa de la antigüedad del parque vehicular que carece de inspecciones sistematizadas - aporta un estimado alto de 41% de las emisiones totales de CO2 del país. En la última década el parque vehicular a nivel nacional se duplicó con 350 vehículos por cada 1,000 habitantes y se estima que solamente 43% de conductores manejan con licencia. Esta problemática es atribuible a débil normatividad, falta de conciencia y escaso control. Hasta hace poco, había una gran cantidad de actores encargados del marco regulatorio del sector. En 2017 se aprobó una ley que consolida la regulación nombrando al INTRANT como el ente regulador y encargado de dar pie a una reforma sustentada en la formulación de reglamentos que al entrar en vigor la efectúen. Este programa marca una colaboración con el gobierno para avanzar sobre las reformas y es la primera operación de un PBP. El objetivo general del programa es contribuir a consolidar un transporte terrestre seguro y eficiente a través de reformas en seguridad vial, movilidad urbana, y en transporte de carga. Los objetivos específicos de la primera operación son: (i) la operacionalización de un marco normativo robusto con visión de futuro fundamental para la planificación y reforma sectorial; (ii) el fortalecimiento institucional de entidades competentes para la implementación de la reforma; (iii) el desarrollo de herramientas de planificación orientadas hacia la adopción de nuevos estándares técnicos del sector. Las reformas apuntan a proveer normativas y estándares para mejorar esta situación y los productos de la Matriz de Resultados corresponden a las iniciativas de la Matriz de Políticas. Dentro de la Matriz de Resultados se captan varios beneficios, como, por ejemplo: la tasa de siniestralidad, la contribución del sector transporte a las emisiones, el porcentaje de vehículos que comienzan a cumplir con las inspecciones exigidas por ley, las licencias que son emitidas bajo el nuevo esquema, y la identificación de puntos críticos en la red vial que llegan a contar con un plan de mejora; entre muchos otros. Al cierre, se utilizará una comparación reflexiva de los resultados esperados.

MATRIZ DE POLÍTICAS

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) el TAC. Los objetivos específicos del programa son: (i) la operacionalización de un marco normativo robusto con visión de futuro fundamental para la planificación sectorial; (ii) el fortalecimiento institucional de las entidades competentes; y (iii) el desarrollo de herramientas de planificación orientadas hacia la adopción de nuevos estándares técnicos en el sector.

Componentes/ Objetivos de Política	Agencia Responsable	Reformas de Política I	Estado de Cumplimiento de las Reformas de Política I 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.	Cumplida.	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	<p>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:</p> <p>a. Regulación de estaciones de inspección técnica-vehicular.</p> <p>b. Condiciones vehiculares requeridas para la circulación.</p>	Cumplida, primer trimestre 2019.	<p>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.</p> <p>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.</p>

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.

Componentes/ Objetivos de Política	Agencia Responsable	Reformas de Política I	Estado de Cumplimiento de las Reformas de Política I ¹	Mecanismos Activadores Reformas de Política II
		<p>c. Protocolo y los instrumentos para realizar la inspección técnica vehicular.</p> <p>d. Normativa para la inspección técnico vehicular de vehículos de motor importados y vehículos usados.</p>		
	INTRANT	<p>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:</p> <p>a. El otorgamiento de licencias de conducción.</p> <p>b. La obtención del certificado psicofísico de conductores y de centros médicos autorizados para su expedición.</p> <p>c. El programa de capacitación, formación y educación vial.</p> <p>d. La habilitación de las escuelas de conductores.</p> <p>e. Un sistema de puntos de la licencia de conducción.</p>	Cumplida, primer trimestre 2019.	<p>2.1.2.1 Que se hayan emitido por el INTRANT al menos tres normativas técnicas identificadas a partir de los respectivos reglamentos.</p> <p>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.</p> <p>2.1.2.3 Que se habilite al menos una escuela de conductores conforme a los reglamentos aplicables.</p> <p>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.</p>
		<p>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.</p>	Cumplida, tercer trimestre 2019.	<p>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.</p>

Componentes/ Objetivos de Política	Agencia Responsable	Reformas de Política I	Estado de Cumplimiento de las Reformas de Política I ¹	Mecanismos Activadores Reformas de Política II
2.2 Priorizar la seguridad vial como pilar del desarrollo sectorial: marco institucional.	DIGESETT INTRANT	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.	Cumplida, tercer trimestre 2019.	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.
	INTRANT MOPC DIGESETT	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.	Cumplida, tercer trimestre 2019.	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.

Componentes/ Objetivos de Política	Agencia Responsable	Reformas de Política I	Estado de Cumplimiento de las Reformas de Política I ¹	Mecanismos Activadores Reformas de Política II
	DIGESETT INTRANT	<p>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:</p> <p>a. Llevar a cabo las indagaciones de lugar sobre los accidentes de tránsito.</p> <p>b. Recopilar los datos y elementos de prueba relativos a las causas y circunstancias del accidente de tránsito.</p> <p>c. Redactar informes con las explicaciones y relación circunstanciada de los accidentes.</p> <p>d. Registrar estadísticamente los accidentes de tránsito: su ubicación, causas y daños materiales y humanos, y a la propiedad privada o pública.</p> <p>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.</p>	Cumplida, tercer trimestre 2019.	<p>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.</p> <p>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.</p>
2.3 Priorizar la seguridad vial como pilar del desarrollo sectorial: herramientas de planificación.	INTRANT MOPC	2.3.1 Que se haya diseminado el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial (PENSV).	Cumplida, tercer trimestre 2019.	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.

Componentes/ Objetivos de Política	Agencia Responsable	Reformas de Política I	Estado de Cumplimiento de las Reformas de Política I ¹	Mecanismos Activadores Reformas de Política II
		<p>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:</p> <p>a. Conducción y consumo de alcohol.</p> <p>b. Sistemas de Retención infantil.</p> <p>c. Control de velocidad.</p> <p>d. Cascos para motos.</p>	Cumplida, tercer trimestre 2019.	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.	Cumplida, tercer trimestre 2019.	<p>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.</p> <p>2.3.3.2 Que se estén elaborando al menos dos Planes Laborales Piloto de seguridad vial.</p>
		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.	Cumplida, tercer trimestre 2019.	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.	Cumplida, tercer trimestre 2019.	2.3.5 Que se hayan implementado al menos cinco acciones prioritarias

Componentes/ Objetivos de Política	Agencia Responsable	Reformas de Política I	Estado de Cumplimiento de las Reformas de Política I ¹	Mecanismos Activadores Reformas de Política II
				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	<p>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:</p> <p>a. la definición de tarifas bajo los criterios de asequibilidad y accesibilidad.</p> <p>b. las condiciones para el otorgamiento de licencias de operación a los transportadores.</p> <p>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.</p>	Cumplida, tercer trimestre 2019.	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>3.1.1.3 Que se haya desarrollado un modelo de interoperabilidad técnica, comercial e institucional para el transporte público del Gran Santo Domingo.</p>
	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.	Cumplida, tercer trimestre 2019.	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 para manejar los recursos	Cumplida, tercer trimestre 2019.	3.1.3 Que se esté avanzando en el proceso de renovación de vehículos de

² Por ejemplo, un fideicomiso.

Componentes/ Objetivos de Política	Agencia Responsable	Reformas de Política I	Estado de Cumplimiento de las Reformas de Política I ¹	Mecanismos Activadores Reformas de Política II
		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.		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.	Cumplida, tercer trimestre 2019.	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.	Cumplida, tercer trimestre 2019.	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.	Cumplida, tercer trimestre 2019.	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	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	Cumplida, tercer trimestre 2019.	3.3.1 Que se haya adjudicado el contrato de operación del corredor identificado en el primer programa.

Componentes/ Objetivos de Política	Agencia Responsable	Reformas de Política I	Estado de Cumplimiento de las Reformas de Política I ¹	Mecanismos Activadores Reformas de Política II
de mejoras en la calidad de los servicios de transporte urbano e interurbano de pasajeros: herramientas de planificación.		a la mitigación del cambio climático, de conformidad con la Ley 63-17.		
	INTRANT MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA	3.3.2 Que se hayan aprobado las guías para elaborar planes locales estratégicos de movilidad con base en la metodología <i>Mobilize your City</i> 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.	Cumplida, tercer trimestre 2019.	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.	Cumplida, tercer trimestre 2019.	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.	Cumplida, tercer trimestre 2019.	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.	Cumplida, tercer trimestre 2019.	3.3.5.1 Que se haya avanzado en la incorporación de Santo Domingo en el <i>benchmarking</i> regional del <i>Transport Gender Lab</i> . 3.3.5.2 Que se haya estructurado un observatorio de movilidad urbana

³ Basado en una metodología participativa.

Componentes/ Objetivos de Política	Agencia Responsable	Reformas de Política I	Estado de Cumplimiento de las Reformas de Política I'	Mecanismos Activadores Reformas de Política II
				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	<p>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:</p> <p>a. Registro nacional de vehículos de transporte de cargas.</p> <p>b. Registro nacional de operadores.</p> <p>c. Registro nacional de actores de la cadena logística del transporte de cargas.</p> <p>d. Documentos de transporte.</p> <p>e. Sistema de costos eficientes de referencia del transporte terrestre de cargas.</p>	Cumplida, cuarto trimestre 2019.	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>4.1.3 Que se haya desarrollado una plataforma electrónica para el cálculo de costos mínimos entre principales orígenes y destinos del país.</p>
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.	Cumplida, primer trimestre 2019.	4.2.1 Que la Dirección de Transporte Terrestre de Carga se encuentre funcionando con el presupuesto necesario y personal asignado a la misma.

Componentes/ Objetivos de Política	Agencia Responsable	Reformas de Política I	Estado de Cumplimiento de las Reformas de Política I ¹	Mecanismos Activadores Reformas de Política II
	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.	Cumplida, tercer trimestre 2019.	4.2.2 Que el INTRANT haya avanzado en la socialización de las políticas públicas vinculadas a los temas del transporte 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.	Cumplida, tercer trimestre 2019.	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.

MATRIZ DE RESULTADOS¹

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) el TAC. Los objetivos específicos del programa son: (i) la operacionalización de un marco normativo robusto con visión de futuro fundamental para la planificación sectorial; (ii) el fortalecimiento institucional de las entidades competentes; y (iii) el desarrollo de herramientas de planificación orientadas hacia la adopción de nuevos estándares técnicos en el sector.

Impactos Esperados											
Indicadores	Unidad de medida	Base	Año línea de base	2019	2020	2021	2022	Meta final 2023	Medios de verificación	Comentarios	
Impacto 1: Reducción en los accidentes de tránsito											
1	Número de muertes por traumatismos relacionados con el tránsito. Tasa por cada 100.000 habitantes	Tasa	34,6	2018	32,87	31,14	29,41	27,68	25,95	Estadísticas del total de fallecidos en accidentes de tránsito en República Dominicana, datos emitidos por la OMS	Meta GdRD: reducción de entre el 20% y 30% al 2020 con relación a la línea base. Conforme la recopilación de los datos, se procurará valorar la tasa global de muertes asociadas al tránsito. La línea base podrá ser ajustada, de acuerdo con los reportes de la ONE (Oficina Nacional de Estadística). Los resultados a 2023 serán monitoreados a través del Observatorio Permanente Nacional de Seguridad Vial.
2	Número de lesionados (no fatales) por traumatismos relacionados con el tránsito. Tasa por cada 100.000 habitantes	Tasa	207,6	2018	197,22	186,84	176,46	166,08	155,7	Estadísticas del total de lesionados por accidentes de tránsito en República Dominicana, datos emitidos por la OMS	Meta GdRD: reducción de entre el 20% y 30% al 2020 con relación a la línea base. Los resultados a 2023 serán monitoreados a través del Observatorio Permanente Nacional de Seguridad Vial.
Impacto 2: Reducción en el nivel de emisiones e incremento en el uso del transporte público											
3	Contribución de emisiones del sector transporte sobre el total de emisiones por cambios en el parque vehicular	Porcentaje de emisiones	TBD	2011	TBD-2%	-	TBD-7%	-	TBD-10%	Cuantificación por parte del INTRANT siguiendo la metodología del Plan de Movilidad Sostenible y Consejo de Cambio Climático	Más de 250.119 unidades vehiculares inventariadas cuya vida útil supera los 20 años contribuyen significativamente a las emisiones de gases de efecto invernadero en RD.

¹ To be determined (TBD). Los valores de línea de base serán determinados antes de la fecha de elegibilidad más 60 días.

Impactos Esperados											
	Indicadores	Unidad de medida	Base	Año línea de base	2019	2020	2021	2022	Meta final 2023	Medios de verificación	Comentarios
4	% de viajes realizados en transporte público respecto al total de viajes	Porcentaje	9	2018	-	13	-	-	18	Estadísticas reportadas por el INTRANT con base en la encuesta domiciliaria del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) para Santo Domingo	Línea base estimada con base en la encuesta domiciliaria del PMUS de Santo Domingo de 2018. Al 2023 se planea su actualización. El Sistema Integrado de Transporte Público contempla metro, teleférico, OMSA y operadores privados.
Impacto 3: Aumento en la productividad y eficiencia del transporte automotor de carga											
5	Kilometraje anual promedio por unidad de transporte de carga	(km/ud/año)	20.000	2014					40.000	Estadísticas reportadas por el INTRANT con base en una encuesta a los principales actores del TAC	Otro factor que refleja las tasas de productividad y eficiencia del transporte automotor de carga es el kilometraje promedio anual por unidad (km/ud/año), en donde los miembros asociados a sindicatos de transporte reportan productividades promedio de 20.000 km/ud/año ² , mucho más bajo que el promedio registrados en la región de 60.000 km/ud/año.

** Metas con datos reales.

² Transporte automotor de carga en América Latina y el Caribe. República Dominicana: diagnóstico y recomendaciones de política. BID 2015.

Resultados Esperados											
Indicadores	Unidad de medida	Base	Año línea de base	2019	2020	2021	2022	Meta final 2023	Medios de Verificación	Comentarios	
Componente II: seguridad vial como pilar de desarrollo sectorial											
Resultado: mejora en seguridad vial (la calidad de estándares de seguridad vial)											
1	Número de estaciones de inspección vehicular habilitadas por INTRANT y en funcionamiento para la prestación del servicio	Número	0	2018	0	2	1	1	4	Informe del INTRANT sobre el Sistema de Inspección Técnico Vehicular	Reglamento de inspección técnica vehicular para transporte de pasajeros y de carga que actualiza, de acuerdo con la Ley 63 2017, los estándares necesarios de vehículos de la República Dominicana - reglamenta: a. Reglas para matriculación; b. Periodicidad de las inspecciones; c. Regulación de las estaciones de Inspección técnica vehicular; d. Normativa para la importación de vehículos usados.
2	Porcentaje de vehículos en circulación que cumplen con las revisiones técnico mecánicas exigidas por la Ley 63 -17	Porcentaje	46	2018	52	58	64	70	75	Informe del INTRANT sobre el Sistema de Inspección Técnico Vehicular	La Ley 241 autoriza a la Dirección General de Tránsito Terrestre (DGTT) a realizar la inspección técnica vehicular de todos los vehículos de motor, incluyendo motocicletas, por lo menos una vez al año. De acuerdo con los datos provistos por la DGTT, en el 2014 bajo la Ley 241 se realizó en el país la última revisión que solo abarcó 738,000 vehículos, equivalentes al 46% del total registrado en el parque vehicular nacional. Hasta el momento, este trámite no ha incluido las motocicletas. Se prevé aumentar a 75 el % de vehículos con inspección técnica vehicular. Se espera aumentar el porcentaje en 23 unidades.
Resultado: Mejora en seguridad vial (calidad de conducción y otorgamiento de licencias)											
3	Porcentaje de licencias emitidas bajo el nuevo esquema establecido en la Ley 63 -17 respecto al	Porcentaje	0		10	15			25	Informe INTRANT sobre el nuevo esquema de emisión de licencias	La Ley 63 -17 refuerza la intención de avanzar en una nueva reglamentación para el otorgamiento de licencias que exija, además de los exámenes oftalmológicos, los certificados de aptitudes psicofísicas esenciales para la conducción segura. Este

Resultados Esperados											
	Indicadores	Unidad de medida	Base	Año línea de base	2019	2020	2021	2022	Meta final 2023	Medios de Verificación	Comentarios
	total de licencias activas										<p>proceso está en fase de implementación, por ello la línea de base es cero.</p> <p>Como se establece en el PENSV, se estima que aproximadamente el 57% de los conductores que circulan en las vías no tiene licencia de conducir y el porcentaje de licencias otorgadas versus las vigentes y los procesos de renovación anuales, resalta la tendencia a la baja. La meta prevista en el PENSV es aumentar el % de conductores con licencia de conducir a 90.</p>
Resultado: Mejora en seguridad vial (cuerpo operativo INTRANT, DIGESETT)											
4	Percepción favorable de los usuarios en materia de seguridad vial de acuerdo con las acciones lideradas por INTRANT, DIGESETT y MOPC	% de percepción favorable	TBD	2018	TBD +5%	TBD +7%	TBD +10%	TBD+5 %	TBD +12%	Encuesta de INTRANT-DIGESETT sobre percepción	<p>De acuerdo con la Encuesta de Seguridad Vial de RD en 2018, los niveles de percepción se definen en una escala de 0-10, siendo 10 el nivel óptimo y favorable por encima de 6. De acuerdo con la encuesta ciudadana de 2018 sobre movilidad y tránsito en el Gran Santo Domingo y Santiago, los usuarios perciben que los cinco problemas de tránsito más importantes en el GSD y Santiago son: a) imprudencia de los conductores, b) las prácticas de los choferes del transporte público, c) la falta de educación vial, d) el incumplimiento de la ley y e) el exceso de vehículos en la vía pública.</p>
5	Número de casos investigados para determinación de la causalidad de los siniestros de tránsito de parte de las Unidades Técnicas de DIGESET	Número	311	2018	311	350	420	470	500	Informe INTRANT-DIGESETT sobre desempeño de unidades investigativas	<p>Los accidentes que son objeto de indagación por parte de la DIGESETT son el resultado de solicitudes puntuales por parte de Procuraduría General de la República.</p> <p>Se proyecta que derivado del fortalecimiento de las Unidades Técnicas de Investigación de la DIGESETT se aumente en un 12% el número de casos investigados.</p>

Resultados Esperados											
	Indicadores	Unidad de medida	Base	Año línea de base	2019	2020	2021	2022	Meta final 2023	Medios de Verificación	Comentarios
Resultado: Mejora en seguridad vial (sistemas de información y toma de decisión)											
6	Reducción del nivel de subregistro de datos de siniestralidad y lesionados en seguridad vial, que son procesados y consolidados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial	Número de subregistro	TBD	2018	TBD -5%	TBD -7%	TBD -10%	TBD -12%	TBD -12%	Reporte de procesamiento de información del Observatorio Nacional de Seguridad Vial ONSV	Hasta el año 2017 diversos actores ³ emitían de forma no coordinada ni homogénea información relativa al registro de siniestros y lesionados, generando una gran dispersión de estadísticas con un elevado nivel de subregistro.
7	Puntos críticos en la red vial identificados y que cuentan con un plan de mejora	Número de casos	0	2018	0	15	30	40	50	Informe de INTRANT con el levantamiento de puntos críticos	La identificación de puntos críticos se realizará con base en la nueva metodología establecida entre la Digesett e INTRANT y las tasas de uso de los corredores en la Red Nacional Vial.

³ (i) el Ministerio de Salud Pública; (ii) el Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF); (iii) la AMET; (iv) Casa del Conductor y Centro del Automovilista; (v) hospitales traumatológicos; y (vi) Cámara Dominicana de Aseguradores y Reaseguradores (CADOAR).

Resultados Esperados											
	Indicadores	Unidad de medida	Base	Año línea de base	2019	2020	2021	2022	Meta final 2023	Medios de Verificación	Comentarios
Componente III: movilidad urbana accesible, asequible y eficiente											
Resultado: mejoras en transporte urbano (formalización de la flota)											
8	Número de operadores formalizados de acuerdo con Resolución 08 del 2018 ⁴	Porcentaje (%) del total de empresas operadoras de transporte urbano	0	2018	0	25	50	75	100	Número De certificados emitidos por el INTRANT a los operadores	<p>Con la resolución 08 de 2018, el INTRANT inicia un proceso de registro de todos los operadores formales e informales con el propósito de que con base en este registro se inicie una reorganización en la prestación de los servicios. En la actualidad el sector carece de una base de datos que contabilice de manera acorde el número de licencias de operación – rutas y recorridos- y su vigencia.</p> <p>En conformidad con la Ley 63-17, se aprueba el procedimiento especial para los entes prestadores del servicio público para su transformación en empresas u otras personas jurídicas.</p> <p>Incluye la conformación de Consorcios o asociaciones.</p> <p>Hay que notar que el INTRANT dio un plazo de 18 meses para la consecución del proceso de formalización.</p>
9	Número de unidades vehiculares dadas de baja ⁵ una vez culminado el proceso de formalización empresarial dispuesto por	Unidades Vehiculares	0 ⁶	2018	50	100	200	300	400	Número de certificados emitidos por el INTRANT	<p>El proceso de formalización es nuevo y por ende la línea de base es 0 a 2018. El INTRANT está realizando un análisis de la demanda por corredor para definir un volumen de oferta óptima.</p>

⁴ Incluye consorcios, asociaciones y empresa de responsabilidad individual.

⁵ Chatarrizadas.

⁶ Estas cifras son estimativas y serán confirmadas antes de la fecha de elegibilidad más 60 días.

Resultados Esperados											
	Indicadores	Unidad de medida	Base	Año línea de base	2019	2020	2021	2022	Meta final 2023	Medios de Verificación	Comentarios
	la Resolución 08 del 2018										
10	Número de trabajadores de empresas de transporte capacitados en el marco del acompañamiento del INTRANT a los procesos de formalización empresarial	Número de personas	TBD	2018	TBD+10		TBD+50		TBD+150	Actas de las sesiones de entrenamiento lideradas por el INTRANT	La formación contemplará: herramientas para el fortalecimiento empresarial, administración de empresas, mantenimiento, esquemas operacionales de transporte. Estas acciones hacen parte integral del plan de mitigación de la reforma empresarial del sector transporte.
Resultado: Mejora en Transporte Urbano (eficiencia del parque vehicular)											
11	Número de procesos iniciados ⁷ a través del fideicomiso (FIMOVIT)	Número	0 ⁸	2018	1		3		5	Informe del FIMOVIT, procesos iniciados	La ley 63 -17 establece la constitución de un fideicomiso para manejar recursos asignados a la renovación vehicular del transporte de pasajeros.
Resultado 2: Mejora en Transporte Urbano (cambio en matriz modal)											
12	Mejora en la percepción de los usuarios relativo a la experiencia y calidad de los servicios de transporte público	%	TBD	2018	-	-	TBD+15%	-	TBD+20%	Encuesta ciudadana sobre movilidad y tránsito	En noviembre de 2016 se realizó la última encuesta ciudadana sobre movilidad y tránsito en el Gran Santo Domingo y Santiago, desarrollada por la Dirección de Información, Análisis y Programación Estratégica (DIAPE) de la Presidencia de la República, la cual pretendía conocer la percepción de los usuarios y se logró establecer que los cinco problemas de tránsito más importantes en el GSD y Santiago, son: (a) imprudencia de los conductores, (b) las prácticas de los choferes

⁷ Incluye unidades dadas de baja y unidades renovadas.

⁸ Estas cifras son estimativas y serán confirmadas antes de la fecha de elegibilidad más 60 días.

Resultados Esperados											
	Indicadores	Unidad de medida	Base	Año línea de base	2019	2020	2021	2022	Meta final 2023	Medios de Verificación	Comentarios
											del transporte público, (c) la falta de educación vial, (d) el incumplimiento de la ley y (e) el exceso de vehículos en la vía pública. En la presente encuesta los niveles de percepción se definen en una escala de 0 -10, siendo 10 el nivel óptimo y favorable por encima de 6.
13	Mejora en la percepción de los usuarios en condición de discapacidad relativo a la experiencia y calidad de los servicios de transporte público	%	TBD		-	-	TBD+1 5%	-	TBD+2 5%	Encuesta ciudadana sobre movilidad y tránsito	En noviembre de 2016 se realizó la última encuesta ciudadana sobre movilidad y tránsito en el Gran Santo Domingo y Santiago, desarrollada por la Dirección de Información, Análisis y Programación Estratégica (DIAPE) de la Presidencia de la República, la cual pretendía conocer la percepción de los usuarios y se logró establecer que los cinco problemas de tránsito más importantes en el GSD y Santiago, son: (a) imprudencia de los conductores, (b) las prácticas de los choferes del transporte público, (c) la falta de educación vial, (d) el incumplimiento de la ley y (e) el exceso de vehículos en la vía pública. En la presente encuesta los niveles de percepción se definen en una escala de 0 -10, siendo 10 el nivel óptimo y favorable por encima de 6.
14	Promedio diario de pasajeros en hora punta en el corredor piloto del Sistema Integrado de Transporte Público	No. de Pasajeros	0	2018	1.085	1.104	1.123	1.141	1.160	Informe de demanda del corredor generado por el INTRANT	De acuerdo con la estimación de la carga máxima del corredor dada por el INTRANT (pasajeros/hora/sentido) se estima la demanda paga en un día hábil típico a partir de la toma de información de ascensos / descensos realizado por el INTRANT en el corredor y correlaciones entre la carga máxima y la demanda con otros corredores en ciudades similares. El crecimiento anual se calcula a partir del crecimiento proyectado de la población.

Resultados Esperados											
	Indicadores	Unidad de medida	Base	Año línea de base	2019	2020	2021	2022	Meta final 2023	Medios de Verificación	Comentarios
COMPONENTE 3: TRANSPORTE DE CARGA											
Resultado 1: Mejora en Transporte de Carga (formalización de la flota)											
15	Número de operadores formalizados de acuerdo con Resolución 08 del 2018 ⁹	Número	0 ¹⁰	2018	1	3	3	5	7	Plataforma de INTRANT que consolida información de transporte de carga	En conformidad con la Ley 63 -17, se aprueba el procedimiento especial para los entes prestadores del servicio público para su transformación en empresas u otras personas jurídicas
16	Número de trabajadores de empresas de transporte capacitados en el marco del acompañamiento del INTRANT a los procesos de formalización empresarial	No. de personas	TBD	2018	TBD+10		TBD+50		TBD+150	Actas de las sesiones de entrenamiento lideradas por el INTRANT	La formación contemplará: herramientas para el fortalecimiento empresarial, administración de empresas, mantenimiento, esquemas operacionales de transporte. Estas acciones hacen parte integral del plan de mitigación de la reforma empresarial del sector transporte.

⁹ Incluye consorcios, asociaciones y empresa de responsabilidad individual.

¹⁰ Estas cifras son estimativas y serán confirmadas antes de la fecha de elegibilidad más 60 días.

Productos Esperados							
Indicador de Producto	Unidad	Línea de Base (2019)	Meta (2020)	Meta fin de proyecto (2023)	Medios de Verificación	Comentarios	
SEGURIDAD VIAL							
Marco legal y regulatorio							
1	Reglamento de inspección técnica vehicular para transporte de pasajeros y de carga aprobado y vigente	Reglamento aprobado y vigente	0	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.	<p>Este reglamento actualiza 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:</p> <p>a. Regulación de estaciones de inspección técnica-vehicular.</p> <p>b. Condiciones vehiculares requeridas para la circulación.</p> <p>c. Protocolo y los instrumentos para realizar la inspección técnica vehicular.</p> <p>d. Normativa para la inspección técnico vehicular de vehículos de motor importados y vehículos usados.</p>
2	Reglamentos en materia de seguridad vial aprobados y vigentes	Reglamentos aprobados y vigentes	0	1	1	<p>Publicación en la Gaceta Oficial de los siguientes Decretos que aprueban los reglamentos correspondientes, vigentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>Este reglamento incluye, entre otros requisitos para una conducción segura:</p> <p>a. El otorgamiento de licencias de conducción.</p> <p>b. La obtención del certificado psicofísico de conductores y de centros médicos autorizados para su expedición.</p> <p>c. El programa de capacitación, formación y educación vial.</p>

Productos Esperados							
	Indicador de Producto	Unidad	Línea de Base (2019)	Meta (2020)	Meta fin de proyecto (2023)	Medios de Verificación	Comentarios
						- Decreto 6-19 – Reglamento de Licencias de Conducir. (Gaceta Oficial No. 10927 del 8 de enero de 2019).	d. La habilitación de las escuelas de conductores. e. Un sistema de puntos de la licencia de conducción.
3	Anteproyecto de reglamento de Uso y Transporte en Motocicletas, Bicicletas y Otros Vehículos de Movilidad Personal aprobado por el CODINTRANT	Anteproyecto de reglamento aprobado	0	1	1	Certificación del CODINTRANT en la que se aprobó el anteproyecto de reglamento.	Este reglamento define entre sus especificaciones las normas generales de circulación, el uso de estos modos para prestación de servicios y estándares mínimos de uso de cascos, entre otros.
Marco institucional							
4	Plan operativo que facilita la coordinación entre INTRANT y la DIGESETT	Plan operativo aprobado	0	1	1	Certificación del CODINTRANT en la que se aprobó el plan operativo. Informe conjunto de DIGESETT e INTRANT reportando las acciones implementadas de acuerdo con el plan operativo.	Este plan define las acciones para vigilancia y control para la gestión de la movilidad.
5	Observatorio Permanente de Seguridad Vial en funcionamiento y fortalecido en su capacidad de recolección de datos y operativa	OPSV funcionando y fortalecido	0	1	1	Reglamento orgánico del INTRANT vigente -Reglamento. No. 177-18 Gacetilla Oficial No. 10910 del 18 de mayo de 2018- que incluye como Dirección al Observatorio Permanente de Seguridad Vial. Informe del Director Ejecutivo del INTRANT sobre las actividades desarrolladas por el Observatorio, el presupuesto con el que cuenta y el personal asignado. 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.	El indicador de producto se logrará 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.

Productos Esperados							
	Indicador de Producto	Unidad	Línea de Base (2019)	Meta (2020)	Meta fin de proyecto (2023)	Medios de Verificación	Comentarios
						b. Superintendencia de Salud y Riesgo Laboral. Publicación del informe Oficial del Observatorio Permanente de Seguridad Vial reportando los datos de siniestralidad al 2017. Informe del INTRANT incluyendo el diagnóstico de las bases de datos de siniestralidad de otras instituciones y el procedimiento para su análisis y consolidación. Oficio del INTRANT aprobando el Plan de acción para la intervención de puntos críticos en la red vial.	
6	Marco normativo existente que establezca Unidades técnicas de Investigación de Accidentes (en campo) bajo la DIGESETT Al menos cinco (5) Unidades Técnicas de Investigación de Accidentes en funcionamiento	Marco normativo existente Unidades Técnicas de Investigación de Accidentes	0 0	1 5	1 5	Ley 63 de 2017. Informes de la DIGESETT de al menos un caso investigado, por región, por las unidades técnicas de investigación. Informe del Director General de la DIGESETT sobre el funcionamiento de al menos cinco (5) Unidades Técnicas de Investigación de Accidentes.	Las Unidades Técnicas de Investigación de Accidentes contarán 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.

Productos Esperados							
	Indicador de Producto	Unidad	Línea de Base (2019)	Meta (2020)	Meta fin de proyecto (2023)	Medios de Verificación	Comentarios
Herramientas de planificación							
7	Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial (PENSV) diseminado	PENSV diseminado	0	1	1	Comunicaciones del INTRANT de septiembre de 2018 que diseminan el PENSV a nivel de instituciones públicas (nacionales y distritales) y privadas.	
8	Plan Operativo de Comunicación aprobado por el INTRANT	Plan Operativo de Comunicación aprobado	0	1	1	Oficio del INTRANT aprobando el Plan Operativo de Comunicación en seguridad vial en los términos mencionados en la condición.	El Plan incluirá 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.
9	Anteproyecto de Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a desarrollar por las Empresas, Administraciones Públicas y otras organizaciones, aprobado por el CODINTRANT	Anteproyecto de reglamento aprobado	0	1	1	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.	
10	Integración de la seguridad vial en el currículo educativo de la escuela pública acordada con el Ministerio de Educación (MINERD)	Integración de la seguridad vial en el currículo educativo acordada	0	1	1	Convenio Marco de Cooperación entre el INTRANT y el MINERD para definir la forma en que se integrará la seguridad vial en las escuelas públicas. 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.	El objetivo es fortalecer la educación ciudadana en materia de Seguridad Vial para todas las edades y se hayan desarrollado los programas educativos.

Productos Esperados							
	Indicador de Producto	Unidad	Línea de Base (2019)	Meta (2020)	Meta fin de proyecto (2023)	Medios de Verificación	Comentarios
11	Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas aprobado	PENSV de Motocicletas aprobado	0	1	1	Oficio del INTRANT aprobando el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas.	
TRANSPORTE URBANO							
Marco legal y regulatorio							
12	Consulta Pública del Anteproyecto de reglamento integrado para la organización del transporte público	Consulta Pública del Anteproyecto de reglamento	0	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.	Este reglamento establece, 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. Los estándares técnico-mecánicos mínimos requeridos para la flota de transporte público.
13	Procedimiento especial para los entes prestadores del servicio público de transporte de pasajeros actualmente operando para su transformación en empresas u otras personas jurídicas de conformidad con lo previsto en la Ley 63-17 aprobado	Procedimiento aprobado	0	1	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. Informe del INTRANT sobre los principios del Plan de Manejo Social derivado de la reforma sectorial.	
14	Mecanismos ¹¹ para manejar los recursos que serán asignados	Mecanismo constituido	0	1	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	Los mecanismos serán constituidos de acuerdo con lo establecido en la Ley 63-17 e incentivarán flotas con

¹¹ Por ejemplo, un fideicomiso.

Productos Esperados							
	Indicador de Producto	Unidad	Línea de Base (2019)	Meta (2020)	Meta fin de proyecto (2023)	Medios de Verificación	Comentarios
	para la renovación vehicular del transporte de pasajeros y carga					Oficial No. 10921 del 19 de octubre de 2018). Contrato constitutivo de fideicomiso suscrito con Fiduciaria RESERVAS.	tecnologías limpias o de bajo carbono.
15	Reglamentación del transporte especial avanzada, mediante la consideración por el CODINTRANT de los anteproyectos respectivos a transporte escolar, turístico y laboral	Reglamentación avanzada	0	1	1	Certificación del CODINTRANT donde se considera(n) los anteproyectos de reglamentos de transporte especial, transporte escolar, turístico y laboral.	
Marco institucional							
16	Dirección de Movilidad Sostenible, Dirección de Transporte Terrestre de Pasajeros y Dirección de Tránsito y Vialidad, creadas como Direcciones del INTRANT	Dirección creada	0	3	3	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.	
17	Mesa de trabajo entre el INTRANT y el Ministerio de Energía (MEM) establecida	Mesa de trabajo establecida	0	1	1	Minutas de las reuniones de la mesa de trabajo en materia de energía alternativa en transporte. 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.	La Mesa busca definir una hoja de ruta en materia de energía alternativa en sistemas de transporte terrestre de pasajeros y de carga.

Productos Esperados							
	Indicador de Producto	Unidad	Línea de Base (2019)	Meta (2020)	Meta fin de proyecto (2023)	Medios de Verificación	Comentarios
Herramientas de planificación							
18	Un corredor de buses del Sistema Integrado de Transporte Público de Santo Domingo estructurado técnica, legal y financieramente	Corredor estructurado	0	1	1	Pliegos de licitación publicados que contienen los parámetros establecidos con base en la estructuración realizada.	Este contribuye a la mitigación del cambio climático bajo el nuevo esquema de conformidad con la Ley 63-17.
19	Guías para elaborar planes locales estratégicos de movilidad con base en la metodología <i>Mobilize your City</i> ¹² aprobadas	Guías aprobadas	0	1	1	Oficio del INTRANT aprobando las guías para la elaboración de planes locales estratégicos de movilidad.	Las guías vinculan 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.
20	Plan de Movilidad Urbana Sostenible para Santo Domingo aprobado	Plan aprobado	0	1	1	Oficio del INTRANT aprobando el Plan de Movilidad de Santo Domingo.	Este incluye consideraciones de mitigación al cambio climático, donde se identifiquen las acciones de corto, mediano y largo plazo para su implementación.
21	Plan de Peatón Seguro que establece la integración de los modos no motorizados al sistema de transporte público aprobado	Plan aprobado	0	1	1	Oficio del INTRANT aprobando el Plan de Peatón Seguro. Actas de socialización de las acciones previstas en el Plan.	
22	Inicio de un diagnóstico sobre patrones de movilidad diferenciados como base de un Observatorio de Movilidad	Diagnóstico iniciado	0	1	1	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 <i>Transport Gender Lab</i> .	
TRANSPORTE DE CARGA							

¹² Basado en una metodología participativa.

Productos Esperados							
	Indicador de Producto	Unidad	Línea de Base (2019)	Meta (2020)	Meta fin de proyecto (2023)	Medios de Verificación	Comentarios
Marco legal y regulatorio							
23	Anteproyecto de reglamento de transporte terrestre de carga aprobado	Anteproyecto de reglamento aprobado	0	1	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.	Este anteproyecto comprende entre sus aspectos centrales: 1. Registro nacional de vehículos de transporte de cargas 2. Registro nacional de operadores 3. Registro nacional de actores de la cadena logística del transporte de cargas 4. Documentos de transporte 5. Sistema de costos eficientes de referencia del transporte terrestre de cargas.
Marco institucional							
24	Dirección de Transporte Terrestre de Carga creada como Dirección del INTRANT	Dirección creada	0	1	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.	
25	Articulación del diseño y ejecución de las políticas públicas vinculadas a los temas del transporte marítimo, portuario y terrestre	Articulación avanzada	0	1	1	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	Este incluye la elaboración de una estrategia de fomento intermodal y la constitución de una mesa de trabajo avanzada por el INTRANT, Procompetencia, CNC y la Autoridad Portuaria Dominicana.
26	Plan Piloto de Corredores Logísticos Eficientes y de Formalización Empresarial formulado	Plan Piloto formulado	0	1	1	Oficio del INTRANT aprobando el Plan Piloto de Corredores Logísticos Eficientes y de Formalización Empresarial.	

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-__/19

República Dominicana. Préstamo ____/OC-DR a la República Dominicana
Programa de Apoyo a la Movilidad, Transporte Terrestre
y Seguridad Vial en República Dominicana

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República Dominicana, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del Programa de Apoyo a la Movilidad, Transporte Terrestre y Seguridad Vial en República Dominicana. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$250.000.000, que formen parte de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el ____ de _____ de 2019)