

PARALLEL CO-FINANCING WITHOUT SERVICES AGREEMENT

between

THE INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK (“IDB”)

and

AGENCE FRANÇAISE DE DÉVELOPPEMENT (“AFD”)

with respect to the

Program to Support Urban Mobility, Land Transport and Road Safety in the Dominican Republic

A. Introduction

1. This Agreement summarizes the understandings reached between the IDB and AFD (collectively the “**Co-financiers**” and individually a “**Co-financier**”). Such understandings are subject to approval of the Program by the Co-financiers, in accordance with their policies and procedures.

2. Except where otherwise defined in this Agreement, capitalized terms used in this Agreement shall have the meaning ascribed to them in the Partnership Framework Agreement between the IDB and AFD, dated October 11, 2018 (the “**Framework Agreement**”).

3. For the purposes of this Agreement, “**Parallel Co-financing Without Services**” means a Co-financing by AFD and the IDB where AFD and IDB will enter into separate Financing Agreements in relation to the same Project, each to finance the Borrower’s financing needs subject to a negative list as provided in such Financing Agreements, upon compliance by the Borrower of the policy conditions set forth in the policy matrix, attached in its initial form to this Agreement. No Services will be provided to the other Party, but the Parties will coordinate the process and implementation of the Project, with each Party applying its own policies and procedures.

B. Particulars of the Project

B.1. Project Description

4. The “Program to Support Mobility, Land Transport and Road Safety in the Dominican Republic” (“**Project**”) is a policy-based loan with the general objective to support sectoral reform process to consolidate a safe and efficient land transport. The reform focuses on three pillars: (i) road safety, (ii) urban mobility and (iii) automotive freight transportation. The specific objectives of the Program to materialize in the 3 pillars of reform are: (i) the consolidation of the robust regulatory framework with a vision for the future, fundamental for sector planning, (ii) the institutional strengthening of the competent entities and (iii) the development of operational or planning tools. The reform will also contribute to the objective of reducing by 25% (twenty-five

percent) its Greenhouse Gases (GHG) in alignment with its Nationally Determined Contributions (NDC) objectives.

B.2. Cost Estimates and Financing Plan

5. The cost of the Project is estimated in the equivalent of US\$250,000,000 (two hundred and fifty million Dollars).

6. The Dominican Republic (the “**Borrower**”) has requested the IDB provide at least US\$100,000,000 (one hundred million Dollars) for the financing of the Project, a policy-based loan, which contemplates the following components, and policy conditions as represented substantially in the policy matrix attached to this Agreement:

Component 1. Macroeconomic stability.

Component 2. Road Safety as a Pillar for Sector Development

Component 3. Accessible, affordable, and efficient urban mobility

Component 4. Efficient and sustainable freight automotive transport

7. The Borrower further requested AFD provide at least an amount equivalent to US\$150,000,000 (one hundred and fifty million Dollars) for the financing of the same components of the Project and a unique set of policy conditions as represented substantially in the policy matrix attached to this Agreement, as described above.

B.3. Implementation Arrangements

8. The Co-financiers agree to develop the following activities, subject to their policies and procedures:

- keep the other Co-financier informed of the progress of the preparation of the Project, including providing the other Co-financier, as requested, with copies of Project documents, such as Project proposal, reports, findings of any missions, policy matrix, contents of the Co-financiers’ respective technical cooperation programs, among others. All information sharing during Project preparation shall be considered confidential and the recipient Co-financier shall obtain prior written consent of the other Co-financier before disclosing such information to any third party. For avoidance of doubt, the Co-financiers will not share information that is confidential as per their policies and procedures;
- conduct joint appraisal missions;
- coordinate supervision missions;
- jointly monitor the Project’s implementation;
- jointly monitor the public policy matrix’s implementation, including the indicators;
- invite each other to any meetings of joint interest;
- coordinate the process and implementation of the Project, including the verification of the Borrower’s compliance with the policy conditions represented substantially in the policy matrix attached to this Agreement and coordinate a simultaneous submission of the Financing Agreements to the Borrower’s National Congress for ratification.
- include, in their respective Financing Agreements, a condition of eligibility for disbursement regarding the entering into effect of each other’s Financing Agreements.

- inform each other of its intention to request an audit report from the Borrower on the use of the resources of its respective Loan, as per Section 13, and jointly decide on the convenience and possibility of having a joint audit report contemplating the Loan resources of both Co-financiers.
- coordinate the content of the reports to be provided by the Borrower, as per Section 13.

B.4. Processing Schedule

9. Subject to the internal review procedures of the Borrower and the Co-financiers, the process of preparation and approval of the Project is expected to be carried out according to the following indicative schedule:

IDB

Preparation/Negotiations: August 2018 – May 2019

Approval: May 2019

Signing: up to 3 months after the IDB Loan Approval

Effectiveness: up to one year from the date of signing

AFD

Preparation/Negotiations: August 2018 – April 2019

Approval: May 2019

Signing: up to 14 months after the AFD Loan Approval

Effectiveness: after formal approval of the Financing Agreement by the National Congress of the Dominican Republic

C. Understandings Reached between the Co-financiers

10. The Co-financiers shall promptly inform each other of any event that interferes or threatens to interfere with the successful processing and implementation of the Project, subject to each Co-financier's applicable policies and procedures.

11. Each Co-financier shall retain its independent right of action and decision under its respective Financing Agreement to be signed with the Borrower.

12. Subject to their respective policies and procedures, the Co-financiers shall inform each other sufficiently in advance of any proposed Project mission by its representatives so as to afford a reasonable opportunity to participate in such mission. Such participation may require the consent of the Borrower which each Co-financier shall be responsible for promptly seeking and obtaining. In case joint missions are not possible, the Co-financiers will keep each other informed of the progress of the Project, including provision of copies of the findings of any Project missions by its representatives.

13. The following items and activities will be subject separately to each Co-financier's own policies and procedures:

- (a) Disbursement arrangements and the establishment of a segregated account for each Co-financiers' Loan resources in the treasury single account;

- (b) Reporting mechanisms and requests for external audit reports of Co-financiers use of the resources of the Loan;
- (c) Measures against money laundering and fight against the financing of terrorism; and
- (d) Compliance with the condition included in the policy matrix regarding Component 1. Macroeconomic stability.

14. In accordance with their respective policies and procedures and, for AFD, to the extent permitted by the laws with which AFD must comply, the Co-financiers are firmly committed to fighting against any Prohibited Practices and Corrupt, Fraudulent or Anti-Competitive Practices that may occur in connection with the Project co-financed and they shall consequently consult, cooperate and exchange information on such matters. Subject to their policies and procedures and for AFD, the laws with which AFD must comply, the Parties may decide to jointly investigate the allegation of Prohibited Practices and Corrupt, Fraudulent or Anti-Competitive Practices.

D. Public Communication and Visibility

15. Subject to each Co-financier's own applicable policies and procedures and, for AFD, to the extent permitted by the laws with which AFD must comply, the Co-financiers commit to communicate about their Co-financing whenever they communicate about the Project externally.

E. Privileges and Immunities; Dispute Resolution

16. Nothing in this Agreement may be construed as a waiver of the Co-financiers' privileges and immunities, under international or any applicable law, including any privileges and immunities agreement.

17. The Co-financiers agree to resolve any dispute, disagreement or claim arising from this Agreement by means of amicable resolution.

Signed on behalf of the

**INTER-AMERICAN
DEVELOPMENT BANK**

Name: Bernardo Guillamon

Title: Manager, Office of Outreach and Partnerships

Date: 3/18/2019

Signed on behalf of

**AGENCE FRANÇAISE DE
DÉVELOPPEMENT**

Name: Sandra Kassab

Title: Country Director in Dominican
Republic

Date: 20/03/2019

**PROGRAMA DE APOYO A LA
POLÍTICA DE MOVILIDAD, TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL
DE LA REPÚBLICA DOMINICANA
MATRIZ DE POLÍTICAS**

Objetivo. El objetivo del programa es impulsar el proceso de reforma sectorial en tres pilares: (i) seguridad vial, para reducir el número de víctimas mortales y lesionados causados por accidentes de tránsito; (ii) movilidad urbana, a través de mejoras en la calidad de los servicios de transporte urbano e interurbano de pasajeros; y (iii) transporte terrestre de carga, a través de mejoras en su estructura.

Objetivo y Alcance	Agencia Responsable	Reformas de Política I	Medios de Verificación	Mecanismos Activadores Reformas de Política II
Componente I. Estabilidad macroeconómica.				
1.1 Estabilidad macroeconómica.		1.1 Que exista un marco macroeconómico estable y consistente con los objetivos del programa y la Carta de Política Sectorial.	1.1 Evaluación Independiente de Condiciones Macroeconómicas (IAMC) elaborada por el BID.	1.1 Que exista un marco macroeconómico estable y consistente con los objetivos del programa y la Carta de Política Sectorial.
Componente II. Seguridad Vial como pilar de desarrollo sectorial.				
2.1 Priorizar la seguridad vial como pilar del desarrollo sectorial: marco legal y regulatorio.	INTRANT	2.1.1 Que se haya aprobado y se encuentre vigente un reglamento de inspección técnica vehicular para transporte de pasajeros y de carga que actualice, de acuerdo con la Ley 63-2017, los estándares (incluyendo estándares de eficiencia energética) necesarios a los efectos de procurar una constante mejora de la composición del parque de vehículos de la República Dominicana, incluyendo entre otros: a. Regulación de estaciones de inspección técnica-vehicular. b. Condiciones vehiculares requeridas para la circulación.	2.1.1 Publicación en la Gaceta oficial el 4 de enero de 2019 del Decreto 5-19 por el que se aprueba el Reglamento de la Inspección Técnica Vehicular.	2.1.1.1 Que el INTRANT haya emitido al menos tres normativas técnicas identificadas a partir del reglamento, que integren de manera transversal los criterios de eficiencia energética. 2.1.1.2 Que se haya iniciado la concesión de las estaciones de inspección técnico vehicular de acuerdo con lo establecido en el reglamento de inspección técnica vehicular.

Objetivo y Alcance	Agencia Responsable	Reformas de Política I	Medios de Verificación	Mecanismos Activadores Reformas de Política II
	INTRAN	<p>c. Protocolo y los instrumentos para realizar la inspección técnica vehicular.</p> <p>2.1.2. Que se hayan aprobado y se encuentren vigentes los reglamentos en materia de seguridad vial que actualicen de acuerdo con la Ley 63, entre otros requisitos para una conducción segura, los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. El otorgamiento de licencias de conducción. b. La obtención del certificado psicofísico de conductores y de centros médicos autorizados para su expedición. c. El programa de capacitación, formación y educación vial. d. La habilitación de las escuelas de conductores. e. Un sistema de puntos de la licencia de conducción. 	<p>2.1.2 Publicación en Gaceta Oficial el 4 de enero de 2019 de los siguientes Decretos que aprueban los reglamentos correspondientes:</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. - Decreto 6-19 – Reglamento de Licencias de Conducir. 	<p>2.1.2.1 Que el INTRAN haya emitido al menos tres normativas técnicas identificadas a partir del reglamento.</p> <p>2.1.2.2 Que se encuentren operando al menos dos centros de licenciamiento de conductores de acuerdo con lo establecido en el reglamento aprobado.</p> <p>2.1.2.3 Que exista al menos una escuela de conductores habilitada en términos del reglamento.</p> <p>2.1.2.4 Que haya iniciado el 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 CODINTRAN el anteproyecto de reglamento de uso y transporte en bicicletas y motocicletas que define entre sus especificaciones las normas generales de circulación, el uso de estos modos para prestación de servicios y estándares mínimos y uso de cascos, entre otros.</p>	<p>2.1.3 Certificación del acta de la sesión del CODINTRAN en la que se aprueba el anteproyecto.</p>	<p>2.1.3 Que se haya remitido al Poder Ejecutivo el anteproyecto de reglamento para su aprobación.</p>
<p>2.2 Priorizar la seguridad vial como pilar del desarrollo sectorial: marco institucional.</p>	DIGESETT INTRAN	<p>2.2.1 Que se haya aprobado el plan operativo que facilita la coordinación entre INTRAN y la DIGESETT y define las acciones</p>	<p>2.2.1 Certificación del CODINTRAN del plan operativo.</p> <p>2.2.2 Informe conjunto de DIGESETT e INTRAN reportando las acciones</p>	<p>2.2.1 Que se estén implementando al menos cinco acciones del plan operativo, incluyendo por lo menos las relacionadas con:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Control de velocidad. b. Uso del cinturón de seguridad. c. Control al consumo de alcohol.

SR

Objetivo y Alcance	Agencia Responsable	Reformas de Política I	Medios de Verificación	Mecanismos Activadores Reformas de Política II
	<p>INTRANT MOPC DIGESETT</p>	<p>para vigilancia y control para la gestión de la movilidad.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 	<p>Implementadas de acuerdo con el plan operativo.</p> <p>2.2.2.1 Reglamento orgánico del INTRANT vigente -Reglamento, No. 177-18 Gaceta Oficial No. 10910 del 18 de mayo de 2018- que incluye como Dirección al Observatorio Permanente de Seguridad Vial.</p> <p>2.2.2.2 Informe del Director Ejecutivo del INTRANT sobre las actividades desarrolladas por el Observatorio, el presupuesto con el que cuenta y el personal asignado.</p> <p>2.2.2.3 Convenios firmados entre el INTRANT/Observatorio y las siguientes instituciones para fortalecer la toma de información, análisis de datos y definición de políticas públicas:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. OPS. b. Superintendencia de Salud y Riesgo Laboral. <p>2.2.2.4 Publicación del informe oficial del Observatorio Permanente de Seguridad Vial reportando los datos de siniestralidad al 2017.</p> <p>2.2.2.5 Informe del INTRANT incluyendo el diagnóstico de las bases de datos de siniestralidad de otras instituciones y el procedimiento para su análisis y consolidación.</p>	<p>2.2.2.1 Convenio firmado entre el INTRANT/Observatorio y el Sistema Nacional de Emergencia 911 para fortalecer la toma de información, análisis de datos y definición de políticas públicas.</p> <p>2.2.2.2 Que el Observatorio Permanente Nacional de Seguridad Vial a efecto de cumplir su función de órgano consultor del gobierno central y de los ayuntamientos para política de seguridad vial tenga:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. <p>2.2.2.3 Que se esté implementando un piloto para la intervención de puntos críticos en un corredor interurbano seleccionado por el INTRANT y el MOPC, de acuerdo con lo previsto en el plan de acción aprobado.</p>

2X

Objetivo y Alcance	Agencia Responsable	Reformas de Política I	Medios de Verificación	Mecanismos Activadores Reformas de Política II
	DIGESETT INTRANT	<p>2.2.3.1 Que exista un marco normativo que establece Unidades Técnicas de Investigación de Accidentes (en campo) bajo la DIGESETT con atribuciones para:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. <p>2.2.3.2 Que se encuentren funcionando al menos cinco Unidades Técnicas de Investigación de Accidentes con las atribuciones mencionadas en el marco normativo.</p>	<p>2.2.2.6 Acto Administrativo del INTRANT aprobando el Plan de acción para la intervención de puntos críticos en la red vial.</p> <p>2.2.3.1 Ley 63 de 2017.</p> <p>2.2.3.2 Remisión por parte del INTRANT de los informes de la DIGESETT de al menos un caso investigado, por región, por las unidades técnicas de investigación.</p> <p>2.2.3.3 Informe del Director General de la DIGESETT sobre el funcionamiento de al menos cinco Unidades Técnicas de Investigación de Accidentes.</p>	<p>2.2.3 Que las Unidades Técnicas de Investigación de accidentes en cumplimiento de sus atribuciones hayan remitido a la Directora Ejecutiva del INTRANT y al Ministerio Público la información relativa a los accidentes de tránsito incluyendo las recomendaciones para la atención de siniestros.</p>
2.3 Priorizar la seguridad vial como pilar del desarrollo sectorial: de herramientas de planificación.	INTRANT MOPC	2.3.1 Que se haya aprobado y diseminado el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial (PENSV).	2.3.1 Comunicaciones del INTRANT de septiembre de 2018 que diseminan el PENSV a nivel Institucional y Distrital.	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.

SK

Objetivo y Alcance	Agencia Responsable	Reformas de Política I	Medios de Verificación	Mecanismos Activadores Reformas de Política II
		<p>2.3.2 Que el INTRANIT haya aprobado un Plan Operativo de Comunicación que incluya campañas de educación y seguridad vial, orientación y concientización al ciudadano priorizando:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Conducción y consumo de alcohol. b. Sistemas de Retención infantil. c. Control de velocidad. d. Cascos para motos. 	<p>2.3.2 Acto administrativo de aprobación de la Directora Ejecutiva del INTRANIT del Plan Operativo de Comunicación en seguridad vial en los términos mencionados en la condición.</p>	<p>2.3.2 Que el Plan Operativo de Comunicación aprobado se esté implementando.</p>
		<p>2.3.3 Que el CODINTRANIT haya aprobado un anteproyecto de reglamento de planes laborales de seguridad vial de las empresas y otras organizaciones.</p>	<p>2.3.3 Certificación del CODINTRANIT en la que se aprueba el anteproyecto de reglamento de planes laborales de seguridad vial de las empresas y otras organizaciones.</p>	<p>2.3.3.1 Remisión al poder ejecutivo del anteproyecto de reglamento de planes laborales de seguridad vial de las empresas y otras organizaciones.</p> <p>2.3.3.2 Que se haya aprobado/vigencia el reglamento de planes laborales de seguridad vial de las empresas y otras organizaciones (con la emisión de este al Poder Ejecutivo).</p>
		<p>2.3.4 Que se haya acordado con el Ministerio de Educación la integración de la seguridad vial en el currículo educativo de la escuela pública a fin de fortalecer la educación ciudadana en materia de Seguridad Vial para todas las edades y se hayan desarrollado los programas educativos.</p>	<p>2.3.4.1 Convenio Marco de Cooperación entre el INTRANIT y el Ministerio de Educación para definir la forma en que se integrará la educación vial en las escuelas públicas.</p> <p>2.3.4.2 Oficio que remite los programas educativos desarrollados por el INTRANIT validados por la Directora del INTRANIT enviados al Ministerio de Educación para su aprobación como parte del currículo.</p>	<p>2.3.3.3 Que se estén implementando al menos dos Planes Laborales Piloto de seguridad vial.</p> <p>2.3.4 Que se haya iniciado la integración de la educación vial en el currículo de las escuelas públicas a partir del entrenamiento a docentes.</p>

Objetivo y Alcance	Agencia Responsable	Reformas de Política I	Medios de Verificación	Mecanismos Activadores Reformas de Política II
		2.3.5 Que se haya aprobado y diseminado el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas.	2.3.5 Acto Administrativo por el cual se aprueba el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas.	2.3.6 Que se hayan implementado al menos cinco acciones prioritarias definidas en el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas.
Componente III. Movilidad urbana accesible, asequible y eficiente.				
3.1 Contribuir a la consolidación de un sector de movilidad urbana eficiente, seguro e innovador a través de mejoras en la calidad de los servicios de transporte urbano e interurbano de pasajeros: marco legal y regulatorio.	INTRANT	3.1.1. Que el CODINTRANT haya aprobado el anteproyecto de reglamento integrado para la organización del transporte público que establezca, entre otros temas, los siguientes: a. la definición de tarifas bajo los criterios de asequibilidad y accesibilidad. b. las condiciones para el Otorgamiento de Licencias de operación a los transportadores. c. estándares de calidad y desempeño del servicio, incluyendo técnico-mecánicos del vehículo, de eficiencia energética y de emisiones contaminantes requeridos para la flota de transporte público.	3.1.1.1 Acta de consulta pública que dé cuenta del proceso de socialización y posterior incorporación de cambios y ajustes al anteproyecto de reglamento para el transporte público. 3.1.1.2 Que exista una metodología para la estructuración tarifaria incluyendo posibles sistemas de integración con otros modos, basado en los resultados de un proyecto piloto de corredores. 3.1.1.3 Que exista un modelo de interoperabilidad técnica, comercial e institucional para el transporte público del gran santo domingo.	3.1.1.1 Que se haya avanzado en el proceso de aprobación del reglamento mediante su remisión al Poder Ejecutivo para su aprobación y puesta en vigencia. 3.1.1.2 Que exista una metodología para la estructuración tarifaria incluyendo posibles sistemas de integración con otros modos, basado en los resultados de un proyecto piloto de corredores. 3.1.1.3 Que exista un modelo de interoperabilidad técnica, comercial e institucional para el transporte público del gran santo domingo.
	INTRANT	3.1.2 Que se haya aprobado el procedimiento especial para 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.	3.1.2.1 Resolución del INTRANT 008-2018-29 de mayo de 2018- por la que se aprueba el Procedimiento Especial para los Entes Prestadores de Servicio Público de Transporte de Pasajeros actuales previo a su transformación en empresas. 3.1.2.2 Informe del Director Ejecutivo del INTRANT sobre los principios del Plan de Manejo Social derivado de la reforma sectorial.	3.1.2 Que se haya iniciado el proceso de otorgamiento de las licencias de operación de las rutas establecidas de acuerdo con la Ley 63-17, donde se evidencie la implementación del Plan de Manejo Social.

Objetivo y Alcance	Agencia Responsable	Reformas de Política I	Medios de Verificación	Mecanismos Activadores Reformas de Política II
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.		3.1.3 Que se hayan constituido mecanismos ¹ para manejar los recursos que serán asignados para la renovación vehicular del transporte de pasajeros y carga de acuerdo con lo establecido en la Ley 63-17, que incentive flotas con tecnologías limpias o de bajo carbono. 3.1.4 Que se haya avanzado en la reglamentación del transporte especial mediante la consideración por el CODINTRANT de los anteproyectos respectivos, entre estos, taxis, escolar, turístico y laboral.	3.1.3.1 Decreto por el que se autoriza la constitución del fideicomiso, aprobado por el Poder Ejecutivo y vigente. 3.1.3.2 Contrato constitutivo de fideicomiso suscrito con Fiduciaria RESERVAS. 3.1.4 Certificación del acta(s) de la sesión(es) del CODINTRANT donde se considera(n) anteproyectos de reglamentos de transporte especial, entre estos, taxis, escolar, turístico y laboral.	3.1.3 Que se esté realizando la renovación de vehículos de pasajeros y carga incentivando flotas con tecnologías limpias o de bajo carbono. 3.1.4.1 Que se haya remitido al Poder Ejecutivo la reglamentación del transporte especial, entre estos, taxis, escolar, turístico y laboral. 3.1.4.2 Que se hayan elaborado los procedimientos para el otorgamiento de licencias para el transporte escolar. 3.2 Que la mesa de trabajo haya consensuado un anteproyecto de la reforma a la ley arancelaria para incluir incentivos a los vehículos de energía alternativa del transporte público.
3.3 Contribuir a la consolidación de un sector de movilidad urbana eficiente, seguro e innovador a través de mejoras en la calidad de los servicios de transporte	INTRANT	3.2 Que se haya establecido una mesa de trabajo entre el INTRANT y el Ministerio de Energía para definir una hoja de ruta en materia de energía alternativa en sistemas de transporte terrestre de pasajeros y de carga. 3.3.1 Que se haya estructurado técnica, legal y financieramente un corredor de buses del Sistema Integrado de Transporte Público de Santo Domingo ² , contribuyendo a la mitigación del cambio climático bajo el nuevo esquema de conformidad con la Ley 63-17.	3.2.1 Minutas de las reuniones de la mesa de trabajo. 3.2.2 Informe de propuesta para desarrollar los incentivos para el uso de energía alternativa en transporte, incluyendo reducción arancelaria para vehículos de energía alternativa y estándares técnicos. 3.3.1 Pliegos de licitación publicados que contienen los parámetros establecidos con base en la estructuración realizada.	3.3.1 Que se haya adjudicado el contrato de operación del corredor identificado en el primer programa.

¹ Por ejemplo un fideicomiso.

² Un tema a ser analizado con AFD.

Objetivo y Alcance	Agencia Responsable	Reformas de Política I	Medios de Verificación	Mecanismos Activadores Reformas de Política II
urbano e interurbano de pasajeros: herramientas de planificación.	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 y accesibilidad universal entre otros.	3.3.2 Acto Administrativo del INTRANT aprobando las guías para la elaboración de planes locales estratégicos de movilidad.	3.3.2 Que se hayan elaborado al menos dos planes locales estratégicos de movilidad con base en las guías aprobadas.
	INTRANT	3.3.3 Que se haya aprobado el Plan de Movilidad Urbana Sostenible para Santo Domingo que incluye consideraciones de mitigación al cambio climático, donde se identifiquen las acciones de corto, mediano y largo plazo para su implementación.	3.3.3 Acto Administrativo del INTRANT por la que se aprueba el Plan de Movilidad de Santo Domingo.	3.3.3 Que se hayan implementado al menos cinco acciones prioritarias definidas en el Plan que incluyan objetivos de mitigación al cambio climático y promoción de modos activos.
		3.3.4 Que se haya aprobado el Plan de Peatón Seguro que establece la integración de los modos no motorizados al sistema de transporte público.	3.3.4.1 Acto Administrativo del INTRANT por la que se aprueba el Plan de Peatón Seguro. 3.3.4.2 Actas de socialización de las acciones previstas en el Plan.	3.3.4 Que se hayan implementado al menos dos acciones prioritarias de mediano plazo definidas en Plan.
		3.3.5 Que se haya iniciado la elaboración de un diagnóstico sobre patrones de movilidad diferenciados como base de un Observatorio de Movilidad.	3.3.5 Acto Administrativo del INTRANT con 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> .	3.3.5.1 Informe diagnóstico, incorporación de Santo Domingo en el <i>benchmarking</i> regional del <i>Transport Gender Lab</i> . 3.3.5.2 Estructuración de un observatorio de movilidad urbana sostenible cuya misión es seguir y medir la implementación de las políticas de movilidad urbana en las ciudades del país, con una atención particular a género y reducción de emisiones de GEI.
Componente IV. Transporte automotor de carga eficiente y sostenible.				
4.1 Contribuir a la consolidación de un sector	INTRANT	4.1. Que el proceso de vista pública del anteproyecto de	4.1.1 Acta de consulta pública que dé cuenta del proceso de socialización y	4.1.1 Que se haya avanzado en el proceso de aprobación del reglamento de transporte

³ Basado en una metodología participativa.

8K

Objetivo y Alcance	Agencia Responsable	Reformas de Política I	Medios de Verificación	Mecanismos Activadores Reformas de Política II
de movilidad urbana eficiente, seguro e innovador a través de mejoras en la calidad de los servicios de transporte terrestre de carga: marco legal y regulatorio.		<p>reglamento de transporte terrestre de carga haya concluido, éste 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>	<p>posterior incorporación de cambios y ajustes al reglamento para el transporte terrestre de carga.</p> <p>4.1.2 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.</p>	<p>terrestre de carga mediante la remisión al Poder Ejecutivo para su aprobación y puesta en vigencia.</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 que el mismo se haya socializado mediante un taller que vincule a los gremios y a las distintas entidades sectoriales involucradas.</p> <p>4.1.3 Que exista una plataforma electrónica para el cálculo de costos mínimos entre principales orígenes y destinos del país.</p>
4.2 Contribuir a la consolidación de un Transporte Automotor de Carga eficiente, seguro e innovador a través de mejoras en la calidad de los servicios: marco Institucional.	INTRANT	<p>4.2.1 Que se haya creado como Dirección del INTRANT la Dirección de Movilidad Sostenible, Transporte Terrestre de Pasajeros, Tránsito y Vialidad, Transporte Terrestre de Carga</p>	<p>4.2.1 Reglamento orgánico del INTRANT vigente -Reglamento. No. 177-18 Gaceta Oficial No. 10910 del 18 de mayo de 2018- que incluye a la Dirección de Movilidad Sostenible, Transporte Terrestre de Pasajeros, Tránsito y Vialidad, Transporte Terrestre de Carga, como parte de la estructura de la institución.</p>	<p>4.2.1 Que la Dirección de Movilidad Sostenible, Transporte Terrestre de Pasajeros, Tránsito y Vialidad, Transporte Terrestre de Carga, se encuentre funcionando con el presupuesto necesario y personal asignado a la misma (estructura orgánica referendada por el MAP).</p>
	INTRANT	<p>4.2.2 Que el INTRANT, Procompetencia, CNC y la Autoridad Portuaria 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.</p>	<p>4.2.2 Actas de las reuniones de las mesas técnicas intersectoriales con la participación de las entidades mencionadas y su forma de funcionamiento en el marco del Acuerdo marco de cooperación entre el INTRANT, Procompetencia, el Consejo Nacional de Competitividad y la Autoridad Portuaria.</p>	<p>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.</p>

Objetivo y Alcance	Agencia Responsable	Reformas de Política I	Medios de Verificación	Mecanismos Activadores Reformas de Política II
	INTRANT	4.2.3 Que se haya formulado un Plan Piloto de Corredores Logísticos Eficientes y de Formalización Empresarial.	4.2.3 Acto Administrativo del INTRANT aprobando el Plan Piloto de Corredores Logísticos Eficientes y de Formalización Empresarial.	4.2.3 Que se esté implementando 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.

SK