

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

REPUBLICA DOMINICANA

TRANSPORTE URBANO EN REPÚBLICA DOMINICANA

(DR-T1343)

DOCUMENTO DEL PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo del Proyecto conformado por: Líder del Equipo del Proyecto: Lefevre, Benoit Jean Marie (INE/TSP); Jefe Alterno del Equipo de Proyecto: Baldivieso, Hector (INE/ENE); Abogado: Barragan Crespo, Enrique Ignacio (LEG/SGO); Can Telon, Hilda Irene (LEG/SGO); Miembros del Equipo: Asensio Gargallo, Ana (INE/TSP); Berardi, Filippo (CSD/CCS); Ferro Briceno Paula Vanessa (INE/TSP); Garcia Rodriguez, Yocauris Del Carmen (CID/CDR); Villafuerte Manzano, Alba Cecilia (CID/CID).

REPUBLICA DOMINICANA
TRANSPORTE URBANO EN REPÚBLICA DOMINICANA
DR-T1343

RESUMEN DEL PROYECTO

Tipo de Operación:	Cooperación Técnica
Sector:	TRANSPORTE
Subsector:	INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE URBANO
Taxonomía de la CT:	Apoyo al Cliente
Número de Proyecto de la Taxonomía de Apoyo Operacional:	N/A
Unidad Técnica Responsable:	INE/TSP-Transporte
Unidad Responsable del Desembolso (UDR):	CID/CDR-Rep República Dominicana
Agencia Ejecutora:	Inter-American Development Bank

OBJETIVO DEL PROYECTO

El objetivo de esta Cooperación Técnica (CT) es dotar al país de herramientas y capacidades técnicas, institucionales y financieras para mejorar la eficiencia del sistema de transporte urbano.

INFORMACIÓN FINANCIERA

Tipo de Financiamiento	Fondo	Monto en US\$
TCN - No Reembolsable	GRN - Fondo Verde para el Clima	400.000
Financiamiento Total		400.000
Financiamiento de Contrapartida		0
Presupuesto Total del Proyecto		400.000

Donantes:	N/A
Periodo de Desembolso:	36 meses
Periodo de Ejecución:	36 meses

INFORMACIÓN FINANCIERA ADICIONAL

N/A

I. JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVO

- 1.1 **Diagnóstico.** La brecha de infraestructura en la República Dominicana es significativa. Para cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), la inversión necesaria en infraestructura hacia 2030 asciende a aproximadamente 32.200 millones de USD. De manera particular, el transporte urbano (BRT) requiere inversiones estimadas en \$4.500 millones para 2030¹. Para 2030, se proyecta que la República Dominicana requerirá aproximadamente US\$6.400 millones en inversión para el desarrollo y mejora de carreteras, en línea con las necesidades estimadas para cerrar la brecha de infraestructura del sector transporte².
- 1.2 En términos de movilidad urbana, Santo Domingo enfrenta niveles de congestión significativos. En 2019, la demora agregada alcanzó 75 millones de horas, equivalente a 23 horas por habitante y 36 horas por viajero al año, y, desde el punto de vista geográfico, los mayores niveles de congestión se registran en la zona central de la ciudad. Los costos económicos asociados a estos retrasos ascendieron a US\$180 millones anuales, es decir, casi medio millón de dólares diarios, lo que representa un costo de US\$56 por persona y US\$86 por viajero. En términos macroeconómicos, estas pérdidas equivalen a 0.67% del PIB de la ciudad, una de las proporciones más bajas entre las urbes analizadas, pero igualmente indicativa del impacto estructural de la congestión en la productividad y la calidad de vida³.
- 1.3 El Boletín del Parque Vehicular 2024 de la Dirección General de Impuestos Internos (DGII) revela un conjunto de tendencias estructurales que condicionan de manera directa la necesidad, urgencia y diseño de un sistema BRT moderno, eficiente y resiliente en la República Dominicana. El parque vehicular alcanzó 6.194.052 millones de unidades en 2024 (+6.6% interanual), incorporando 384.916 vehículos nuevos en un solo año. El 59% del parque vehicular nacional se concentra en cuatro demarcaciones urbanas: el Distrito Nacional, la provincia de Santo Domingo, Santiago de los Caballeros y La Vega⁴.
- 1.4 En cuanto a la red vial, el país dispone de 19.730 km de carreteras, de los cuales 7.766 km están pavimentados (un 47% del total). El sistema vial nacional se compone en un 27% de carreteras principales, 44% de carreteras locales y un 29% de vías temporales. Estas infraestructuras desempeñan un rol fundamental al conectar destinos turísticos, fomentar la diversificación económica y fortalecer otros sectores productivos del país⁵.
- 1.5 La CT busca enfrentar debilidades o brechas institucionales de la Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA) en materia de planificación, así como en la formulación y desarrollo de estudios técnicos, económicos y financieros necesarios para la toma de decisiones. En particular, se identifican limitaciones en la capacidad para estructurar proyectos, evaluar alternativas de inversión y diseñar estrategias de mejora del servicio basadas en evidencia. Asimismo, existen desafíos en la generación y uso de información para el análisis operativo y financiero, así como en la implementación de herramientas modernas de gestión que permitan optimizar la eficiencia, la sostenibilidad y la calidad del servicio. A través de esta CT se espera fortalecer dichas capacidades,

¹ [Diagnóstico del Sector de Infraestructura \(InfraSAP\) de la República Dominicana](#) (Banco Mundial, 2022).

² Idem.

³ Urban road congestion in Latin America and the Caribbean: characteristics, costs, and mitigation (BID, 2021).

⁴ [Parque Vehicular 2024](#) (Gobierno de la República Dominicana, 2024).

⁵ [Diagnóstico del Sector de Infraestructura \(InfraSAP\) de la República Dominicana](#) (Banco Mundial, 2022).

contribuyendo a una gestión más integrada, eficiente y orientada a resultados dentro del sistema de transporte público.

- 1.6 **Solicitud.** La solicitud de esta CT fue realizada por la Operadora Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA), entidad responsable de la planificación, operación y prestación del servicio de transporte público de autobuses en el Gran Santo Domingo y otras áreas urbanas del país. Los beneficios se extenderán de manera indirecta a toda la población dominicana, al contribuir a un sistema de transporte más eficiente, seguro e integrado, reduciendo tiempos de viaje y fortaleciendo la conectividad entre los principales centros urbanos y económicos del país. La mejora en el transporte público también tiene efectos positivos sobre la productividad, el acceso a servicios esenciales y la equidad territorial, impactando especialmente a los hogares de menores ingresos que dependen en mayor medida del transporte público.
- 1.7 **Objetivo.** El objetivo de esta Cooperación Técnica (CT) es dotar al país de herramientas y capacidades técnicas, institucionales y financieras para mejorar la eficiencia del sistema de transporte urbano. En este sentido, la CT busca fortalecer la planificación operativa, la estructuración financiera y los modelos de prestación del servicio, con el fin de mejorar la calidad, confiabilidad e integración del transporte urbano, en particular en corredores de autobuses y sistemas BRT, orientando las intervenciones a las necesidades del usuario y a la sostenibilidad financiera del sistema.
- 1.8 La CT se justifica en la necesidad de cerrar brechas de planificación, gobernanza y estructuración de inversiones, habilitando la participación del sector privado y asegurando la sostenibilidad del sistema de transporte urbano en la República Dominicana. Se tiene como objetivo explorar la posibilidad de remover las barreras técnicas y financieras para el piloto y futuro despliegue de flotas de transporte público electrificadas, garantizando un servicio confiable, sostenible y orientado a las necesidades del usuario. Asimismo, mientras que el 43,2% de las mujeres depende principalmente del transporte público, el 50,9% de los hombres utiliza el vehículo privado. Estas disparidades responden, en gran medida, a los roles de género tradicionalmente asignados, que suelen limitar la autonomía de las mujeres y generar patrones de desplazamiento más complejos y menos flexibles. Además, muchas mujeres dominicanas manifiestan sentirse inseguras en sus desplazamientos.
- 1.9 **Complementariedad.** A continuación, se desarrolla cómo la intervención propuesta se alinea y contribuye a la visión estratégica del sector y del Banco:
- 1.10 La CT se alinea y complementa de manera directa el trabajo estratégico que el Banco viene desarrollando en el sector transporte de la República Dominicana, en particular con el Programa de Resiliencia Climática de la Infraestructura de Puentes ([5901/OC-DR](#)) y el Programa de Rehabilitación y Mantenimiento de Infraestructura Vial ([5504/OC-DR](#)), contribuyendo a fortalecer un enfoque integral orientado a mejorar la resiliencia, sostenibilidad y eficiencia de la infraestructura y los servicios de transporte en el país.
- 1.11 **Cambio Climático (CC).** La infraestructura del transporte en República Dominicana enfrenta una alta vulnerabilidad climática debido a la recurrencia de huracanes, inundaciones y eventos meteorológicos extremos, lo que convierte al cambio climático en un factor crítico que afecta directamente la infraestructura vial del país. Esta urgencia se refuerza en el diagnóstico InfraSAP del Banco Mundial, que señala que la infraestructura vial dominicana ya presenta un alto nivel de deterioro, con el 78 % de los principales corredores calificados como inseguros, en parte por mantenimiento insuficiente, y

advierte que la exposición del país al cambio climático incrementa la fragilidad de la red. De hecho, tal y como detalla el Plan Nacional de Adaptación para el Cambio Climático en República Dominicana (2015-2030), uno de los objetivos estratégicos del país es asegurar que tanto la infraestructura nueva como la existente se planifique, diseñe, ubique y mantenga de manera que incremente su resiliencia frente a fenómenos climáticos cada vez más intensos⁶.

- 1.12 **Género.** Según el Observatorio de Movilidad Urbana Sostenible, el 47% de los viajes diarios en la República Dominicana son realizados por mujeres. Mientras que el 43,2% de las mujeres depende principalmente del transporte público, el 50,9% de los hombres utiliza el vehículo privado. Estas disparidades responden, en gran medida, a los roles de género tradicionalmente asignados, que suelen limitar la autonomía de las mujeres y generar patrones de desplazamiento más complejos y menos flexibles. Además, muchas mujeres dominicanas manifiestan sentirse inseguras en sus desplazamientos. En cuanto a la fuerza de trabajo, menos de un 2% de las mujeres trabajan en el sector transporte (frente al casi 11% de los hombres), y en la industria de la construcción este porcentaje no llega ni al 1% (frente al más de 14% de los hombres)⁷. Sin embargo, resulta llamativo que más del 60% de los conductores de metro son mujeres⁸.
- 1.13 **Diversidad.** Tal y como señala el Consejo Nacional de Discapacidad (CONADIS), las personas con discapacidad continúan enfrentando barreras significativas en su movilidad cotidiana, derivadas de infraestructuras poco accesibles y servicios de transporte que no responden adecuadamente a sus necesidades⁹. Entre estas barreras, destacan las limitaciones físicas asociadas a un transporte público poco accesible, así como a una infraestructura urbana, edificaciones y equipamientos que no cumplen con criterios de acceso universal, generando riesgos y dificultades en sus desplazamientos cotidianos. A esto se suma el elevado coste del transporte, que para muchos hogares resulta insostenible, obligándolos a recurrir a servicios privados que no siempre pueden permitirse¹⁰.
- 1.14 **Alineación Estratégica.** La CT es consistente con la Estrategia Institucional del Grupo BID: Transformación para una Mayor Escala e Impacto (CA-631) y se alinea con el objetivo de: (i) infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva, al fortalecer la planificación y gestión del transporte urbano, así como el desarrollo de capacidades institucionales para mejorar la calidad, accesibilidad e integración de los servicios de transporte. Además, la CT es consistente con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2715-11) en sus líneas de acción: (i) promover la movilidad de pasajeros urbana e interurbana eficiente, inclusiva, sostenible y de calidad; (ii) fortalecer las instituciones y regulaciones del sector; (iii) impulsar la transformación tecnológica del sector; y (iv) incrementar la disponibilidad de información y conocimiento sobre el sector. La operación también es consistente con los Marcos Sectoriales de CC (GN-2835-13), Integración y Comercio (GN-2715-12) y el Plan de Acción de Género y Diversidad 2022-2025 (GN-3116-1).

⁶ [Plan Nacional de Adaptación para EL CAMBIO CLIMÁTICO EN LA REPÚBLICA DOMINICANA 2015-2030 \(PNACC RD\)](#) (Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, 2016).

⁷ [Brecha de Género en la Tasa de Ocupación en la República Dominicana](#) (Oficina Nacional de Estadística, 2025).

⁸ [Diagnóstico del Sector de Infraestructura \(InfraSAP\) de la República Dominicana](#) (Banco Mundial, 2022).

⁹ [Consecuencias Sociales y Económicas de la Exclusión Laboral de la Población con Discapacidad en República Dominicana](#) (CONADIS, 2020).

¹⁰ [Estudio sobre la situación de las personas con discapacidad en base a los datos del SIUBEN 2018](#) (ONU, 2018).

- 1.15 La CT también se alinea con las metas y objetivos del GCF, al fortalecer la capacidad institucional y técnica del país para implementar planes climáticos nacionales.
- 1.16 La CT se alinea con la Estrategia de País del Grupo BID República Dominicana 2025-2028 (GN-3294) con el área estratégica para potenciar el crecimiento liderado por el sector privado, en concreto con el objetivo estratégico de desarrollo de soluciones de transporte y logística resilientes y seguras.

II. COMPONENTES

- 2.1 **Componentes.** La presente CT se desarrollará a través de los siguientes componentes:
- 2.2 **Componente I. Eficiencia del transporte urbano y estructuración operativa-financiera.** Este componente apoyará el análisis de eficiencia del transporte público urbano en República Dominicana, así como su estructuración operativa-financiera. En particular, financiará: (i) análisis tecnológicos, operacionales, económicos y financieros para corredores urbanos y sistemas BRT, incluyendo análisis de barreras técnicas, operacionales y financieras para inclusión de buses eléctricos; (ii) consultoría para la mejora de modelos de negocio e identificación y priorización de proyectos; y (iii) consultoría para la capacitación técnica, publicación y eventos sobre aspectos operativos, financieros y de modelo de negocio. Esto se alinea con la Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC) y el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC 2015–2030) de República Dominicana.
- 2.3 **Componente II. Mejora de la eficiencia operativa y calidad del servicio en corredores de buses y BRT.** Este componente apoyará la mejora de la eficiencia operativa, la confiabilidad del servicio y el desempeño de la infraestructura del sistema de transporte urbano, con énfasis en corredores de buses, BRT y rutas institucionales. Financiará: (i) elaboración de estudios de exposición de riesgos de desastres, soluciones innovadoras de resiliencia urbana; y (ii) consultoría para la capacitación técnica, publicación y eventos sobre mejora de la eficiencia del transporte público, con enfoque en género y diversidad.
- 2.4 **Componente III. Facilitación de inversiones y preparación para la implementación del programa de transporte urbano.** Este componente apoyará la preparación técnica y financiera de inversiones en transporte urbano, con énfasis en la estructuración de proyectos eficientes y sostenibles en términos financieros. En particular, incluirá: (i) consultoría para el análisis técnico, estructuración financiera y evaluación y dimensionamiento de requerimientos de recursos; y (ii) consultoría para la capacitación técnica, publicación y roadshows sobre inversiones para la implementación del programa de transporte urbano.
- 2.5 **Resultados Esperados.** Los resultados clave incluyen: (i) la definición de condiciones técnicas, operativas y financieras para optimizar la operación del transporte urbano, con modelos de prestación del servicio más eficientes y reducción de costos operativos; (ii) identificación y diseño de mejoras operativas para corredores de buses y BRT para aumentar la eficiencia, reducir tiempos de viaje y mejorar la calidad y confiabilidad del servicio al usuario; y (iii) una cartera de proyectos de transporte urbano priorizada y estructurada, con viabilidad técnica y financiera demostrada.

- 2.6 **Beneficiarios.** El beneficiario de esta CT será, de manera directa, el Gobierno de la República Dominicana, como entidad. De forma indirecta, toda la población dominicana se beneficiará, dado que la modernización del transporte urbano contribuirá a mejorar la eficiencia y confiabilidad del servicio, fortalecer la seguridad vial, reducir costos logísticos urbanos y optimizar el funcionamiento del sistema de transporte público, en particular en corredores de buses y BRT.

III. PRESUPUESTO

- 3.1 **Presupuesto.** El presupuesto indicativo de la cooperación técnica será de US\$400.000, el cual será financiado con recursos del GCF, en línea con Programa de Movilidad Electrónica para Ciudades Sostenibles de América Latina y el Caribe de GCF y el BID. Las actividades a financiar, al promover el desarrollo del BRT, están alineadas con los objetivos de esta fuente de financiación, de promover proyectos sostenibles y resilientes. No habrá contrapartida local, y la distribución es la siguiente:

Presupuesto Indicativo (US\$)

Actividad / Componente	BID / GRN (US\$)	Financiamiento Total (US\$)
Componente I: Eficiencia del transporte urbano y estructuración operativa– financiera	170.000	170.000
Componente II: Mejora de la eficiencia operativa y calidad del servicio en corredores de buses y BRT	100.000	100.000
Componente III: Facilitación de inversiones y preparación para la implementación del programa de transporte urbano	130.000	130.000
TOTAL	400.000	400.000

IV. ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 4.1 El Organismo Ejecutor será el Banco Interamericano de Desarrollo (BID, a solicitud de los beneficiarios, y de acuerdo con las directrices y requisitos establecidos en la Política de Cooperación Técnica (GN-2470-2) y en los Procedimientos para la tramitación de operaciones de cooperación técnica y asuntos conexos (OP-619-4) a través de la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Energía (INE/TSP). Esta modalidad de ejecución se sustenta en la amplia experiencia del Banco en el diseño y aplicación de instrumentos operativos y técnicos de naturaleza similar, así como en el enfoque de la CT, orientado a apoyar la planificación, preparación y estructuración de proyectos de inversión y el fortalecimiento del transporte urbano. Asimismo, el Banco será encargado de la coordinación de las actividades con las firmas consultoras, consultores individuales y contrapartes involucradas.
- 4.2 Todas las adquisiciones a ejecutarse bajo esta CT han sido incluidas en el Plan de Adquisiciones (Anexo IV) y se contratarán de conformidad con las políticas y regulaciones aplicables del Banco de la siguiente manera: (a) Contratación de consultores individuales, según lo establecido en la norma sobre Fuerza Laboral Complementaria (AM-650) y

(b) Contratación de servicios prestados por firmas consultoras de acuerdo con la Política de Adquisiciones Institucionales (GN-2303-33) y sus Directrices.

- 4.3 **Periodo de Ejecución y Desembolso.** El periodo de desembolso (incluyendo la ejecución) será de 36 meses. La CID/CDR-Rep República Dominicana actuará como Unidad Responsable del Desembolso (UDR).
- 4.4 **Monitoreo, Presentación de Informes y Supervisión.** El monitoreo y supervisión de la Cooperación Técnica estará a cargo del Banco, a través de la División de Transporte (INE/TSP), en coordinación con la Representación del BID República Dominicana (CID/CDR). El punto focal designado será Benoit Lefevre, Jefe de Equipo de la CT. El seguimiento financiero y técnico se registrará en el Sistema de Seguimiento y Presentación de Informes de Cooperación Técnica (TCM), asegurando trazabilidad y control durante todo el período de ejecución.

V. RIESGOS POTENCIALES

- 5.1 Dada la naturaleza de las actividades de la CT y su carácter interinstitucional, se identifican riesgos asociados principalmente a: (i) la disponibilidad, calidad y acceso oportuno a información técnica, operativa y financiera requerida para los análisis; (ii) la coordinación efectiva y la participación sostenida de los actores clave del sector transporte a lo largo del proceso técnico; (iii) la apropiación y uso efectivo de los productos técnicos en la toma de decisiones; y (iv) factores externos, tales como cambios institucionales, aspectos interinstitucionales o restricciones operativas que puedan afectar la ejecución o los plazos de la CT. Para mitigar estos riesgos, se promoverá la coordinación temprana con las entidades relevantes, la definición clara de requerimientos de información en los términos de referencia, el establecimiento de mecanismos de articulación institucional y la designación de puntos focales, así como la implementación de espacios participativos y actividades de fortalecimiento de capacidades que fomenten el involucramiento de los actores y la apropiación de los resultados. Asimismo, se priorizará el diseño de productos técnicos orientados a la demanda institucional y a su aplicación práctica. Adicionalmente, la ejecución por parte del Banco permitirá un seguimiento continuo, asegurando la calidad técnica de los productos y la introducción de ajustes oportunos en el plan de trabajo para facilitar el cumplimiento de los objetivos de la CT.
- 5.2 Los productos de conocimiento que se generen en el marco de esta cooperación técnica serán de propiedad del Banco y podrán ponerse a disposición del público bajo licencia Creative Commons, de conformidad con el Procedimiento para la Publicación de Productos de Conocimiento (AM-331). No obstante, a solicitud de los beneficiarios, el Banco podrá ceder o licenciar los derechos de propiedad intelectual sobre dichos productos a su favor.

VI. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO

- 6.1 No se identificaron excepciones a las políticas del Banco.

VII. ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

- 7.1 De acuerdo con el MPAS, cuando una operación de cooperación técnica financie estudios de prefactibilidad o viabilidad de proyectos de inversión concretos que puedan incluir

estudios ambientales y sociales, los términos de referencia y productos de esos estudios deberán atenerse a los requisitos aplicables del Marco de Política Ambiental y Social. No aplica clasificación de impacto ambiental y social.

ANEXOS REQUERIDOS:

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