



República Dominicana
Ministerio de Hacienda
"Año de la Innovación y la Competitividad"

MH-2019-038361

29 de octubre de 2019

Pág. 1 de 11

Señor
LUIS ALBERTO MORENO
Presidente
Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
Washington, D.C. 20577, USA

Atención: Miguel Coronado Hunter, Representante Residente del BID en República Dominicana

Asunto: Carta de Políticas de Desarrollo para el Programa de Reforma a la Movilidad, Transporte Terrestre y Seguridad Vial en República Dominicana (DR-L1132)

Distinguido Presidente:

Cortésmente, nos dirigimos a usted para solicitar la aprobación de la primera operación de financiamiento para apoyo presupuestario, que reconoce la ejecución del Programa de Reforma a la Movilidad, Transporte Terrestre y Seguridad Vial en República Dominicana (DR-L1132), hasta por la suma de Doscientos Cincuenta Millones de Dólares Estadounidenses (US\$250 millones). La operación es cofinanciada por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) por la suma de Doscientos Cincuenta Millones de Dólares Estadounidenses (US\$250 millones), siendo el monto total de financiamiento de Quinientos Millones de Dólares Estadounidenses (US\$500 millones). Los recursos del Préstamo de libre disponibilidad serán utilizados para cualesquiera de los gastos consignados en el Presupuesto General del Estado, de conformidad con la ley y con las disposiciones que se establezcan en el Contrato de Préstamo correspondiente.

Es necesario resaltar el compromiso del Gobierno del Presidente Lic. Danilo Medina en la implementación del proceso de reforma sectorial del sector transporte, para crear un transporte terrestre eficiente, que a su vez permitirá lograr una mayor productividad y competitividad en el país. Reconocemos que, a pesar de las numerosas inversiones realizadas en el sector, el marco regulatorio del sector transporte en República Dominicana no había sido reformado en los últimos años, razón por lo cual se ha visto afectado el ordenamiento, la calidad y la fiscalización en los servicios de transporte.

El sector de transporte y logística tiene un gran impacto en los indicadores de productividad y competitividad del país. Los costos de transporte y la baja competencia en el mercado han afectado de forma trascendental a la eficiencia de la cadena logística y a





República Dominicana
Ministerio de Hacienda
"Año de la Innovación y la Competitividad"

MH-2019-038361

29 de octubre de 2019

Pág. 2 de 11

las exportaciones. Los costos logísticos en América Latina representan en promedio entre el 18-35% del valor final de los productos frente al 8% del promedio de los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE)¹. En República Dominicana (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 América Latina y el Caribe (ALC) por tonelada-km transportada². Asimismo, la atención y reparación de víctimas por siniestros viales le cuesta al país 2.2% del PIB por año³, mientras las pérdidas económicas debidas a los efectos de la congestión en los centros urbanos se estiman en alrededor de US\$ 300 millones por año⁴.

Por tanto, el país ha realizado importantes esfuerzos para mejorar sus indicadores, por ejemplo, a través de la modernización de su infraestructura de transporte, razón por la cual cuenta a la fecha con una densidad vial de 0,39 km/km², comparado con los 0,28 km/km² de la región de Mesoamérica⁵. Según el Informe Global de Competitividad 2018 del Foro Económico Mundial, la República Dominicana ocupa el cuarto lugar entre los países latinoamericanos con mejor infraestructura vial, situándolo en el puesto 53 entre los 140 países analizados. Este ha sido uno de los factores para lograr subir de la posición 104 a la 82 en el ranking general, utilizando como factor de comparación el Índice de Competitividad Global. El país obtuvo una puntuación media de 57,4 con un aumento de 2,1 con respecto al puntaje del año 2017, en donde el sector de infraestructura (Ranking 77/140) fue uno de los pilares con mayor puntaje.

A pesar de estos buenos resultados, estamos conscientes de que existen oportunidades de mejora dentro del sector, en aspectos relacionados con los subsectores de seguridad vial, movilidad urbana y transporte automotor de carga, cuyas principales características son las siguientes:

- a) *Seguridad Vial*: El aumento en la tasa de motorización y la antigüedad del parque vehicular se han traducido en condiciones de alto riesgo y deterioro en indicadores de seguridad vial en RD. Datos oficiales de 2016 indican que la tasa de mortalidad por causa del tránsito fue de 34.6 muertes por cada 100 mil habitantes, que equivale a 3,118 fallecimientos anuales⁶. Esta cifra supera ampliamente las tasas en el mundo (18.2) y, en general, en las Américas (15.6)⁷. Si bien las acciones de

¹ Foro Internacional México: Plataforma Logística de América.

² Según el estudio "El Transporte Automotor de Carga en América Latina" del BID, 2015.

³ Organización Mundial de la Salud (OMS), 2015.

⁴ Plan de Movilidad Urbana Sostenible para el Santo Domingo. SYSTRA, 2018. AFD.

⁵ Plan Nacional de Logística y Transporte de Carga, MEPYD y BID, 2015.

⁶ 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).

⁷ Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial. OMS, 2016.





República Dominicana
Ministerio de Hacienda
"Año de la Innovación y la Competitividad"

MH-2019-038361

29 de octubre de 2019

Pág. 3 de 11

política pública impuestas por el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) han reflejado mejoras 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.

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 mortales⁸. La mayor accidentalidad se concentra en los usuarios peatones y motociclistas con un 19.8% y un 62.9%, respectivamente. Esta problemática es atribuible, entre otros factores, a la falta de conciencia ciudadana, la débil normatividad y control por parte del estado. Según la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (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.

- b) *Movilidad Urbana*: La mayor problemática en términos de movilidad urbana existente en 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 movilidad, en esta zona se realizan más de 3 millones de 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 destinos.

La seguridad del transporte público puede mejorar, se reportan más de 2 mil siniestros por año influenciados por la baja calidad y condiciones de los vehículos. Asimismo, una encuesta ciudadana de 2016 sobre movilidad en el GSD y Santiago de los Caballeros concluye que los cuatro problemas de tránsito más importantes en estas ciudades son: (i) la imprudencia y malas prácticas de los conductores; (ii) la falta de educación vial; (iii) el incumplimiento de la ley; y (iv) el exceso de vehículos en la vía pública.



⁸ Salud en las Américas – República Dominicana, 2012.



República Dominicana
Ministerio de Hacienda
"Año de la Innovación y la Competitividad"

MH-2019-038361

29 de octubre de 2019

Pág. 4 de 11

En relación con la oferta, los servicios de transporte público urbano son prestados mayoritariamente por el sector privado, 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 Santo Domingo y Santiago de los Caballeros; (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 recientemente y que funciona como una extensión del metro.

- c) *Trasporte Automotor de Carga (TAC)*: Los servicios asociados al TAC se caracterizan por su elevada concentración geográfica. Alrededor de un 85% de las zonas industriales del país están distribuidas a lo largo de 400 kms de ejes viales que unen Higüey, Santo Domingo, Santiago de los Caballeros 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 camiones) incidiendo en los altos costos operativos y en el consumo de combustible⁹.

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. En cuanto a la propiedad de los vehículos, el 63.6% de los propietarios son personas naturales, mientras el 34.6% son personas jurídicas.

Este esquema de servicio hace que los fletes en el país sean hasta tres veces mayores al valor promedio de transportar una tonelada métrica por kilómetro en la región con incidencia en 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 ocurren en parte por la baja competencia en el mercado, que redundo en una elevada tasa de viajes en vacío. Otro factor que refleja las bajas tasas de productividad del TAC es el kilometraje anual por unidad (km/ud/año), en donde los sindicatos de transporte reportan productividades entre 5,000 y 35,000 km/ud/año, mucho más bajos que los promedios en la región de 60,000 km/ud/año, evidenciando la atomización del sector y la sobreoferta vehicular.



⁹ Documento No. 3759 del Consejo Nacional de Política y Economía Social (CONPES) de Colombia.



República Dominicana
Ministerio de Hacienda
"Año de la Innovación y la Competitividad"

MH-2019-038361

29 de octubre de 2019

Pág. 5 de 11

En este contexto, y conforme a las disposiciones de la Ley No. 1-12 que aprueba la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030 de RD, el 21 de febrero del 2017 el Congreso Nacional del país aprobó la Ley No. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, con la que se creó el INTRANT y que tiene por objeto regular y supervisar la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial.

De igual modo se establecen diversos lineamientos del sector, dentro de los cuales se destacan: (i) la creación de un marco legal e institucional que delimite las competencias de las instituciones del sector; (ii) el desarrollo de un marco regulatorio que garantice un sistema de transporte de pasajeros y de carga de calidad, ordenado, seguro, ambientalmente sostenible, que opere en condiciones de competencia, con libertad de participación y contratación; y (iii) la conformación de una eficiente red multimodal de transporte y servicios logísticos con cobertura en todo el país que permitan elevar la competitividad de la economía y su integración con los mercados internacionales.

Para el cumplimiento de estos lineamientos, la Ley establece que el Estado propiciará y fomentará un sistema integrado de movilidad. Creará medidas para lograr la sostenibilidad ambiental y promoverá el cambio progresivo de los transportes individuales. En el contexto presentado, las prioridades de la política del sector transporte son: regular y supervisar la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial en el país y establecer las instituciones responsables de planificar y ejecutar dichas actividades, así como la normativa a tal efecto.

Debido a las razones antes mencionadas, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Agencia Francesa para el Desarrollo (AFD) han venido apoyando mediante asistencia técnica el fortalecimiento del sector de transporte, la seguridad vial, la resiliencia de la infraestructura a los efectos de cambio climático y, finalmente, el desarrollo de diversos reglamentos dispuestos por la Ley 63-17 de reforma sectorial. En este marco, el Programa de Reforma a la Movilidad, Transporte Terrestre y Seguridad Vial en República Dominicana (DR-L1132), comprende acciones de reformas de políticas e institucionales y compromisos para el 2019 y 2020, y estará compuesto por dos operaciones de endeudamiento de tipo programático, la primera de las cuales se pretende desembolsar en el año 2020.

A continuación, se describe el contexto económico y fiscal de la RD (Sección A), el cual presenta el marco de estabilidad económica en que se desarrollará esta primera operación de la serie programática. Posteriormente, se presenta una síntesis de las reformas específicas que está adelantando el gobierno de RD (GdRD) y que serán parte de esta operación (Sección B).





República Dominicana
Ministerio de Hacienda
"Año de la Innovación y la Competitividad"

MH-2019-038361

29 de octubre de 2019

Pág. 6 de 11

A- Contexto económico y fiscal

Según el *World Economic Outlook* de 2018, durante la última década (2008-2017) el país registró un crecimiento económico de 4.9% en términos reales, por encima del promedio de ALC de 2.1%. Luego de varios años creciendo sobre el potencial. En 2017 la economía creció 4.6%, levemente por debajo de las expectativas. En 2018 se ha dado una recuperación, ocupando el puesto 104 de Competitividad Global según el reporte de 2017-2018 del Foro Económico Mundial, impulsada por las medidas de flexibilización monetaria tomadas en 2017 y el aumento de la demanda externa por la situación económica en E.E. U.U, principal socio comercial. La inflación interanual, actualmente se sitúa dentro del rango meta (3.97%) y aunque se espera un déficit de cuenta corriente (1% del PIB) mayor que el del año anterior, se mantiene por debajo del promedio histórico (4% entre 2010-2017)¹⁰. Se espera que el crecimiento alcance 6% al cierre de 2018 y se mantenga en torno al potencial de 5.0% entre 2019 y 2022¹¹.

Por otro lado, persiste el déficit del Sector Público Consolidado (SPC) que alcanzó 4.1% y 3.5% del PIB en 2017 y 2018 respectivamente, y que se estima en 4.0% en 2019; la deuda pública consolidada se estima en alrededor del 51.0% al final del año. Lo anterior, obedece a diversos retos de las cuentas fiscales, una baja presión tributaria, estimada en 13.6% del PIB para el cierre del año, un alto gasto tributario (4.9% del PIB), al subsidio al sector eléctrico (en promedio el 0.7% del PIB entre 2013-2018) y al déficit cuasi fiscal del Banco Central (en promedio el 1.3% del PIB entre 2013-2018), los cuales a través de diversas estrategias están siendo gestionados por las autoridades, con el fin de lograr una mejor posición de las cuentas fiscales.

B. Reformas asociadas al Programa de Reforma a la Movilidad, Transporte Terrestre y Seguridad Vial en República Dominicana

El objetivo general del programa es apoyar el proceso de reforma sectorial para consolidar un transporte terrestre seguro, eficiente, competitivo y de calidad. La reforma se concentra en 3 pilares: (i) seguridad vial, (ii) movilidad urbana; y (iii) transporte automotor de carga (TAC). Bajo estos pilares de reforma se apoyará: a) la adopción como política sectorial del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial (PENSV) con el cual se busca disminuir las altas tasas de siniestralidad en el país; b) el fortalecimiento las herramientas para la planificación en el desarrollo una movilidad urbana accesible, equitativa y sostenible; y c) la definición de las bases para la reorganización por fases del transporte automotor de carga, que entre varios aspectos atiende las condiciones operativas que le permitirán ser competitivo y más eficiente.

¹⁰ Datos del Banco Central de la República Dominicana, publicación septiembre 2018.

¹¹ Artículo del Banco Central de la República Dominicana "Economía dominicana reacciona positivamente a medidas de flexibilización monetaria", 2019.





República Dominicana
Ministerio de Hacienda
"Año de la Innovación y la Competitividad"

MH-2019-038361

29 de octubre de 2019

Pág. 7 de 11

Para tales fines, las reformas contempladas se han estructurado a través de los siguientes tres componentes:

1. Seguridad Vial.

El componente tiene por objetivo la reorganización de los reglamentos, del modelo de gestión institucional y la implementación de medidas vinculantes con el ciudadano, la infraestructura y su uso en materia de seguridad vial. Bajo este componente la operación apoyará:

- a) aprobación y entrada en vigencia de 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: (i) regulación de estaciones de inspección técnica-vehicular; (ii) condiciones vehiculares requeridas para la circulación; (iii) protocolo y los instrumentos para realizar la inspección técnica vehicular; y (iv) normativa para la inspección técnico vehicular de vehículos de motor importados y vehículos usados;
- b) aprobación y entrada en vigencia de los siguientes reglamentos en materia de seguridad vial que actualicen, entre otros requisitos para una conducción segura: (i) el otorgamiento de licencias de conducción; (ii) la obtención del certificado psicofísico de conductores y de centros médicos autorizados para su expedición; (iii) el programa de capacitación, formación y educación vial; (iv) la habilitación de las escuelas de conductores; y (v) un sistema de puntos de la licencia de conducción;
- c) aprobación del 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;
- d) aprobación del plan operativo que facilita la coordinación entre el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) y la Dirección General de Seguridad Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT) de la Policía Nacional y define las acciones de vigilancia y control para la gestión de la movilidad;
- e) funcionamiento y fortalecimiento del Observatorio Permanente de Seguridad Vial en su capacidad de recolección de datos y operatividad, a través de: (i) la asignación presupuestaria y de personal para su funcionamiento; (ii) el desarrollo





República Dominicana
Ministerio de Hacienda
"Año de la Innovación y la Competitividad"

MH-2019-038361

29 de octubre de 2019

Pág. 8 de 11

de una metodología para la consolidación, análisis, monitoreo de datos de siniestralidad; (iii) la intervención de puntos críticos en la red vial de manera coordinada con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) y la DIGESETT de la Policía Nacional;

- f) existencia de un marco normativo que establezca Unidades Técnicas de Investigación de Accidentes (en campo) bajo la DIGESETT de la Policía Nacional, con atribuciones para: (i) llevar a cabo las indagaciones de lugar sobre los accidentes de tránsito; (ii) recopilar los datos y elementos de prueba relativos a las causas y circunstancias del accidente de tránsito; (iii) redactar informes con las explicaciones y relación circunstanciada de los accidentes; y (iv) registrar estadísticamente los accidentes de tránsito: su ubicación, causas y daños materiales y humanos, y a la propiedad privada o pública;
- g) funcionamiento de al menos cinco (5) Unidades Técnicas de Investigación de Accidentes con las atribuciones mencionadas en el marco normativo;
- h) diseminación del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial (PENSV);
- i) aprobación, por parte del INTRANT, de un Plan Operativo de Comunicación que incluya campañas de educación y seguridad vial, orientación y concientización al ciudadano priorizando: (i) Conducción y consumo de alcohol; (ii) sistemas de Retención infantil; (iii) control de velocidad; y (iv) cascos para motos;
- j) aprobación, por parte del CODINTRANT, de un anteproyecto de Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a desarrollar por las Empresas, Administraciones Públicas y otras organizaciones;
- k) 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;
- l) aprobación del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas.

2. Movilidad Urbana.

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





República Dominicana
Ministerio de Hacienda
"Año de la Innovación y la Competitividad"

MH-2019-038361

29 de octubre de 2019

Pág. 9 de 11

de los servicios de transporte urbano e interurbano de pasajeros. Bajo este componente la operación apoyará:

- a) puesta a consulta pública del anteproyecto de reglamento integrado para la organización del transporte público que establezca, entre otros temas, los siguientes: (i) la definición de tarifas bajo los criterios de asequibilidad y accesibilidad; (ii) las condiciones para el otorgamiento de licencias de operación a los transportadores; (iii) 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;
- b) aprobación del 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;
- c) constitución de mecanismos 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;
- d) avance en la reglamentación del transporte especial mediante la aprobación por el Consejo de Dirección del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (CODINTRANT) de los anteproyectos respectivos transporte escolar, turístico y laboral;
- e) creación 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;
- f) establecimiento de 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;
- g) estructuración técnica, legal y financieramente de un corredor de buses del Sistema Integrado de Transporte Público de Santo Domingo, contribuyendo a la mitigación del cambio climático, de conformidad con la Ley 63-17;





República Dominicana
Ministerio de Hacienda
"Año de la Innovación y la Competitividad"

MH-2019-038361

29 de octubre de 2019

Pág. 10 de 11

- h) aprobación de las guías para elaborar planes locales estratégicos de movilidad con base en la metodología *Mobilize your City* 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;
- i) aprobación del 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;
- j) aprobación del Plan de Peatón Seguro que establece la integración de los modos no motorizados al sistema de transporte público;
- k) elaboración de un diagnóstico sobre patrones de movilidad diferenciados como base de un Observatorio de Movilidad.

3. Transporte Automotor de Carga.

Este componente tiene por objetivo apoyar integralmente el proceso de reforma al Transporte Automotor de Carga. Bajo este componente la operación apoyará:

- a) aprobación 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: (i) registro nacional de vehículos de transporte de cargas; (ii) registro nacional de operadores; (iii) registro nacional de actores de la cadena logística del transporte de cargas; (iv) documentos de transporte; y (v) sistema de costos eficientes de referencia del transporte terrestre de cargas;
- b) creación como Dirección del INTRANT, la Dirección de Transporte Terrestre de Carga para contribuir a la mejora de los servicios de transporte terrestre de carga;
- c) 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;





República Dominicana
Ministerio de Hacienda
"Año de la Innovación y la Competitividad"

MH-2019-038361

29 de octubre de 2019

Pág. 11 de 11

- d) formulación de 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.

C. Consideraciones Finales

Como se desprende de lo descrito, el GdRD está realizando acciones importantes en la mejora de calidad de la gestión de las políticas públicas en complemento de la inversión en infraestructura, estableciendo las condiciones para transformar la realidad del transporte terrestre en RD. Estamos conscientes de los grandes retos y desafíos que hemos superado para lograr el consenso entre todos los actores del sector transporte y avanzar con las reformas.

El Gobierno se compromete a continuar avanzando en la transformación del sector, mejorar la calidad de los servicios de transporte en el país y fortalecer las competencias en materia de control y vigilancia de las instituciones regentes, para lo cual requiere seguir contando con el apoyo del BID en las áreas señaladas.

En virtud de lo manifestado, el GdRD espera la aprobación oportuna de la primera operación de financiamiento de apoyo presupuestario que reconoce la ejecución el "Programa de Reforma a la Movilidad, Transporte Terrestre y Seguridad Vial en República Dominicana" (DR-L1132), por un monto de US\$ 250 millones.

Atentamente,


DONALD GUERRERO ORTIZ
Ministro

ADOS
cab/sam/jmm

