

Contrato de Préstamo para Apoyo Presupuestario con el BID en reconocimiento del Programa de Apoyo a la Movilidad, Transporte Terrestre y Seguridad Vial por US\$ 250 millones

Informe Ejecutivo

| Características Principales | |
|------------------------------------|--|
| Acreeedor | Banco Interamericano de Desarrollo (BID) |
| Organismo Ejecutor | Ministerio de Hacienda |
| Monto Contratado | US\$ 250 millones |
| Tipo de Financiamiento | Cofinanciamiento liderado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) basado en reformas de política del sector transporte, para apoyo presupuestario de libre disponibilidad. |
| Tasa de Interés | Libor 3M + Margen de Fondeo + Margen de Préstamos BID <i>(a la fecha, la tasa de interés es de 0.28% + 0.08% + 0.80% = 1.16%)</i> |
| Comisión de compromiso | No excederá el 0.75% anual sobre el saldo pendiente de desembolsar |
| Plazo de amortización | 20 años |
| Período de Gracia | 4 años y 5 meses |

I. Sobre el Programa

Ia. Antecedentes

En febrero 2017, el Congreso Nacional aprobó la Ley No. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. La misma pretende reordenar, eliminar instancias y concentrar las funciones de regular y supervisar la movilidad en el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT). A partir de esta iniciativa, el gobierno dominicano ha estado trabajando en avanzar con la mejora del sector transporte a partir de reformas de políticas. En ese sentido, fue identificada la oportunidad de elaborar una operación para apoyo presupuestario con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), cofinanciada por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD), programada en dos fases. La primera fase por US\$ 250 millones, se basa en una serie de políticas de desarrollo que se han estado implementado con la finalidad de impulsar la sostenibilidad y la eficiencia operativa del sector transporte en el país.

Ib. Objetivo

El gobierno dominicano ha enfocado este Programa en la consolidación de un transporte terrestre seguro y eficiente, a través de reformas en tres subsectores: (i) seguridad vial; (ii) movilidad urbana; y (iii) transporte automotor de carga.

Los objetivos específicos del Programa son:

1. La operacionalización de un marco normativo robusto con visión de futuro fundamental para la planificación sectorial.
2. El fortalecimiento institucional de las entidades competentes.
3. El desarrollo de herramientas de planificación orientadas hacia la adopción de nuevos estándares técnicos en el sector.

El BID y la AFD han facilitado cooperación técnica. En el caso del BID, para apoyar el diseño y el desarrollo de algunas de las políticas contempladas en el Programa. Dentro de las reformas de políticas implementadas en esta primera fase, es necesario resaltar las siguientes:

- Aprobación del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial.
- Desarrollo del anteproyecto del reglamento integrado para la organización del transporte público.
- Desarrollo de un procedimiento especial para que los entes prestadores del servicio público de transporte de pasajeros actualmente operando, se transformen en empresas u otras personas jurídicas.
- Desarrollo del anteproyecto de Reglamento de Transporte Terrestre de Carga.
- Constitución del primer fideicomiso para manejar los recursos que serán asignados para la renovación vehicular del transporte de pasajeros y carga.
- 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.
- Desarrollo del anteproyecto de reglamento de uso y transporte en bicicletas y motocicletas que define entre sus especificaciones las normas generales de circulación.
- Desarrollo en el diseño de las políticas públicas vinculadas a los temas del transporte marítimo, portuario y terrestre.
- Reglamento de Inspección Técnica Vehicular para transporte de pasajeros y de carga.
- Aprobación del reglamento de Inspección Técnica Vehicular para transporte de pasajeros y de carga que actualice los estándares necesarios a los efectos de procurar una constante mejora de la composición del parque de vehículos de la República Dominicana.
- Integración de la educación vial en el currículo educativo de las escuelas públicas para el nivel primario y el nivel secundario, a fin de fortalecer la educación ciudadana en materia de Educación y Seguridad Vial.

Las acciones consideradas requirieron la participación de diversas instituciones vinculadas al sector transporte, como son:

- Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)
- Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT)
- Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)
- Ministerio de Educación de República Dominicana (MINERD)
- Ministerio de Energía y Minas (MEM)

Ic. Impacto de las políticas del Programa

La implementación de las políticas reconocidas en el Programa permitirá relevantes impactos en la reducción en los siniestros viales, 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 transporte automotor de carga. Algunos de los resultados principales incluyen:

- Reducción en el porcentaje de víctimas de siniestralidad vial.
- Avances en la transformación del sistema informal de conchos y camiones de carga a un sistema empresarial, incluyendo la renovación del parque vehicular con la ejecución del proceso de chatarrización correspondiente.
- Aumento en el número de vehículos que cumplen con los requisitos de inspección técnico-mecánica, tanto para el transporte público y el transporte automotor de carga.
- Reducción del tiempo de viaje promedio de los ciudadanos y más que todo una reducción de las emisiones de CO₂ producto del transporte.
- Mejoras en la planificación de la movilidad urbana, con acciones que también corroboren al cuidado del medio ambiente.
- Desarrollo de servicios para los usuarios de bicicletas, intervenciones a favor del peatón y las personas con discapacidad, respecto a las condiciones de movilidad en los principales centros urbanos.
- Mejora en la coordinación institucional de los principales actores del sector transporte.

II. Sobre el Financiamiento

Ila. Información Relevante sobre el financiamiento

- Los préstamos de apoyo presupuestario brindan financiamiento de libre disponibilidad, en reconocimiento a las reformas de políticas y/o cambios institucionales en el sector determinado por el gobierno.
- Los fondos podrán ser utilizados para financiar gastos autorizados en la Ley de Presupuesto General del Estado del año en que sean desembolsados los recursos, en un único tramo, una vez el gobierno cumpla con todas las condiciones previas establecidas en el Convenio de

Financiamiento. En esta ocasión, todas las reformas de políticas han sido implementadas y validadas por la AFD.

- El monto designado para este tipo de instrumentos depende de las necesidades financieras del país y la disponibilidad de recursos de la AFD, no está vinculado al costo de la implementación de las reformas apoyadas por el Programa.

IIc. Observaciones Adicionales

La firma del Contrato de Préstamo fue autorizada en el Artículo 55 del Capítulo I del Título V, de la Ley 61-18 de Presupuesto General del Estado Dominicano para el año 2019, que autoriza al Ministerio de Hacienda a contratar operaciones de crédito público para apoyo presupuestario por hasta US\$ 850 millones. Posteriormente, dicha autorización fue aumentada a US\$ 1,000 millones en la Ley que Modifica el Presupuesto General del Estado Dominicano para el año 2019. El Contrato de Préstamo fue firmado en fecha 27 de diciembre del 2019.

Es importante resaltar que las condiciones previas para esta primera fase asociadas a la implementación del Programa ya están cumplidas. Por consiguiente, se pretende solicitar el desembolso único este año 2020, tan pronto se apruebe el Contrato de Préstamo en el Congreso Nacional. Los recursos se recibirán en la Cuenta Única del Tesoro (CUT).

Cabe señalar que el Programa ha sido coordinado con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en un esquema de cofinanciamiento; el Contrato de Préstamo con el BID fue firmado en el 2019. En ese sentido, basados en el Programa, se tienen dos contratos de préstamo por US\$ 250 millones con cada acreedor.