



APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN Y LA GESTIÓN DE UN PROGRAMA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN LA REPÚBLICA DOMINICANA Y DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL GRAN SANTO DOMINGO – AIPMUS.
5.1 – MESA LOGÍSTICA Y MEDIDAS ESTRATÉGICAS.

INFORME 1

PLAN DE TRABAJO Y REPORTE DE ACTIVIDADES

PERIODO:

Del 8 Noviembre al 8 Diciembre, 2022

Fecha: Enero 2023



This Photo by Unknown Author is licensed under CC BY-ND



Consultor individual

Autores: Alejandro Rojas

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

Alejandro Rojas - Consultor individual.

Tabla de Contenido

1.	<i>INTRODUCCIÓN</i>	3
2.	<i>ENFOQUE TÉCNICO</i>	4
	2.1 OBJETIVOS	4
	2.2 Objetivos específicos:	5
3.	<i>METODOLOGÍA DE TRABAJO</i>	6
	3.1 Bases de la metodología	6
	3.2 Flujo metodológico y actividades	8
4.	<i>PLAN DE TRABAJO</i>	9
5.	<i>INFORME DE ACTIVIDADES</i>	11

1. INTRODUCCIÓN

La presente consultoría se realiza a solicitud del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), con el propósito de dar acompañamiento y Apoyo en la Mesa Logística y Medidas Estratégicas para la formulación de propuestas de mejora de la logística urbana y el transporte de carga en el Gran Santo Domingo. Así como, acompañará las mesas de trabajo con empresarios de los diferentes sectores con el fin de proponer medidas de optimización y disminución de los impactos urbanos y ambientales del transporte de carga terrestre.

Esta consultoría se enmarca dentro del proceso de Apoyo a la implementación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (AIPMUS) del Gran Santo Domingo en desarrollo con fondos de la Unión Europea administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD).

El Gobierno de República Dominicana se encuentra implementando medidas que contribuyen a mejorar la competitividad del país con la visión de ser el hub Logístico de la región. Estas se encuentran apalancadas por una significativa sinergia entre los organismos públicos y el Sector privado, particularmente, por una visión compartida de los productores y empresas del sector transporte y logística, que han favorecido el aumento de los flujos comerciales, inversiones y las exportaciones nacionales.

Dentro de este contexto nacional, es clara la predominancia del Gran Santo Domingo como el principal nodo logístico, quien destaca como destino de hasta el 80% de las importaciones, lo cual, viene dado por una sólida infraestructura de comercio exterior. En lo marítimo cuenta con los puertos de Caucedo, Haina y Santo Domingo; y en carga aérea con el Aeropuerto Internacional de Las Américas.

Estas fortalezas, justifican la razón de ser sede de importantes industrias nacionales y multinacionales, respaldadas por los principales operadores de la logística y el transporte del país. El acelerado y continuo desarrollo del Gran Santo Domingo (GSD) como principal nodo logístico del país, está impactando en la funcionalidad de la ciudad, calidad de vida de la comunidad y el medio ambiente.

Algunos de los impactos que han sido levantados por las autoridades actuales y que son de su interés atender mediante un plan estratégico integral son:

- Incremento de la congestión vial, tiempos de tránsito y mayor contaminación
- Presencia de conflictos entre el tráfico de carga y pasajeros
- Tasa de accidentes e inseguridad vial
- Incompatibilidad por el uso de las vialidades para atender simultáneamente las actividades residenciales, industriales, comerciales y logísticas.

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

- Deterioro de la vialidad urbana

El Estudio de Transporte de Carga en el Gran Santo Domingo (INTRANT, 2019) identifica que la circulación de camiones a través de la zona metropolitana continua siendo muy relevante en todos sus ejes principales y, en general, en la mayor parte de la red vial urbana.

Dentro de esta realidad del Gran Santo Domingo destaca como prioridad adicional la necesidad de buscar una solución de acceso al puerto local de Santo Domingo, concepto clave expresado en los Términos de Referencia de esta consultoría. Este Puerto cuenta con un importante flujo de camiones que afecta la circulación actual y los planes de desarrollo económico en el eje del Malecón, a lo largo del cual se están realizando obras de embellecimiento e impulsando actividades turísticas.

El plan de trabajo pretende atender las necesidades expresadas en los Términos de Referencia, colaborando en la construcción de las estrategias que incluya las necesidades de la comunidad, sectores productivos, comercial y logístico, mediante el consenso y aplicación de las mejores prácticas y la inclusión de tecnologías innovadoras, que permitan maximizar el uso de la infraestructura disponible, bajo una perspectiva integral que considere la complejidad metropolitana de Santo Domingo,

El presente documento constituye el Informe 1 de la consultoría, particularmente contiene: i) Plan de trabajo e ii) informe del primer periodo de actividades comprendido del 8 de noviembre al 8 de diciembre de 2022.

Concretamente contiene los objetivos generales y específicos a cubrir, el cronograma de trabajo a desarrollar con la participación de actores públicos y privados, diseño de un plan estratégico y Piloto de aplicación de alguna de las medidas a priorizar.

2. ENFOQUE TÉCNICO

2.1 OBJETIVOS

De acuerdo con lo descrito en los Términos de Referencia (TDR) el objetivo general de esta consultoría consiste en acompañar y asesorar al INTRANT en estrategias y políticas de mejoramiento de la logística urbana y su relación con el puerto en el GSD, en una visión de conjunto del Nodo Logístico Metropolitano.

El objetivo incluye la priorización de problemáticas identificadas y construcción de soluciones, en consenso con los actores involucrados, a través de la implementación de Piloto o pilotos, de las iniciativas que faciliten la consecución del objetivo general.

La consultoría mantendrá la visión de fortalecimiento de capacidades operativas del hub logístico del Gran Santo Domingo, y aumentar la competitividad de las exportaciones e importaciones de República Dominicana.

2.2 Objetivos específicos:

Los objetivos específicos de la consultoría, detallados en los Términos de referencia son:

1. Diseño de escenarios de discusión con productores, cargadores, especialistas en logística
2. Elaboración de propuestas de regulación de circulación de la carga en el GSD enfocada a disminuir el impacto ambiental y mejorar la eficiencia
3. Desarrollo de una estrategia de concertación con actores claves del sector, como el puerto, generadores de carga, empresas de transporte de carga y comunidad
4. Propuestas de mejora de la relación puerto-ciudad e implementación de medidas
5. Seguimiento a pruebas piloto
6. Estrategias de mejoramiento de corredores logísticos
7. Asistencia a reuniones de la mesa logística del GSD y otros escenarios que defina el INTRANT

El enfoque del trabajo se apoya en el conocimiento del consultor en cadenas de suministro y encadenamiento logísticos y su red de contactos en La República Dominicana en general, concretamente, en el sector de transporte terrestre de carga.

El alcance temporal de la consultoría es de aproximadamente nueve meses (9) contados a partir de la firma del contrato en noviembre de 2022. Durante la segunda parte del mes de diciembre se hace una pausa por periodo vacacional de la mayoría de las empresas productoras de carga, así como de las asociaciones del sector privado y algunos del sector público; es por esto que el plazo previsto para su finalización se cumplirá el próximo 30 de agosto del 2023.

3. METODOLOGÍA DE TRABAJO

3.1 Bases de la metodología

La metodología de trabajo se basa en la combinación de un dialogo permanente con agentes clave, mesas permanentes de diálogo, focus group y entrevistas uno a uno, complementadas con análisis de documentación previa disponible como elementos de relevamiento de necesidades, a fin de construir consensos en problemáticas por resolver y soporte para el seguimiento y elaboración del Plan estratégico y selección de ejercicios piloto.

De forma inicial realizamos una análisis del alcance de los Términos de Referencia dentro de la perspectiva actual del sector logístico nacional y su relación con proveedores de servicio de transporte de carga terrestre, identificando los macro temas del sector y posibles intervenciones. A continuación, se realizó un acercamiento a los gremios a través de la mesa de transporte de carga, coordinada por la Asociación de Industrias de la República Dominicana (AIRD) con los primeros puntos identificados para generar atracción del tema hacia el INTRANT.

Como paso posterior se convocará a “focus group” por temas de interés reflejados en la mesa de trabajo. En estas mesas se abordaran, a mayor profundidad, cada eje que permita dar sostenibilidad a la aplicación del Reglamento de transporte de carga y generar soluciones a las problemáticas identificadas con la participación y opinión permanente de los actores del sector. En estas sesiones el consultor construirá junto al INTRANT el rol de líder y facilitador de sesiones de trabajo que concluirán con soluciones consensuadas con el sector de transporte de carga que permitan la adopción de medidas, protocolos, procedimientos, ordenanzas o resoluciones de aplicación a una mayor escala.

Otro eje de trabajo clave consiste en hacer partícipe al INTRANT de los temas de Hub Logístico. Estos temas se encuentran impulsados por el Comité Nacional de Facilitación de Comercio (CNFC) el cual es presidido por la Dirección General de Aduanas (DGA) y la Secretaría está a cargo del sector privado, actualmente en la Cámara Americana de Comercio de la República Dominicana (AmChamDR).

El Comité Nacional de Facilitación de Comercio es el organismo responsable de la coordinación y la aplicación de las disposiciones del Acuerdo de Facilitación de Comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio (OMC), y es mesa permanente de diálogo para abordar los temas vinculados a la facilitación comercial y a la logística.

Inicialmente el CNFC fue creado mediante el Decreto 341-17 y actualmente, La Ley de Aduanas 168-21, en su artículo No. 399 sustenta el Comité Nacional de Facilitación del Comercio, con el objetivo de facilitar la interacción con los demás organismos de facilitación y control de comercio y con el sector privado, además de aplicar las disposiciones del Acuerdo de facilitación del Comercio de la OMC, igualmente para fungir como mesa permanente de diálogo para abordar los temas vinculados a la facilitación comercial y a la logística.

El reglamento de aplicación de la Ley de Aduanas, detalla a su vez la conformación y funciones del CNFC. El Comité Nacional de Facilitación del Comercio está integrado por 18 actores, 9 titulares del sector público más 9 del sector privado, adicionalmente incluye y nombra a instituciones de ambos sectores como miembros asesores, a continuación se enlistan sus miembros:

Miembro titulares del sector público:

1. Dirección General de Aduanas (DGA), Presidente
2. Ministerio de Industria, Comercio y MIPYMES (MICM), Miembro
3. Ministerio de Defensa (MIDE), Miembro
4. Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social (MISPAS), Miembro
5. Ministerio de Relaciones Exteriores (MIREX), Miembro
6. Ministerio de Agricultura (MA), Miembro
7. Prodominicana, (Antes CEI-RD) Miembro
8. Dirección Ejecutiva del Consejo Nacional de Competitividad (CNC), Miembro
9. Consejo Nacional de Zonas Francas de Exportación (CNZFE), Miembro

Miembros titulares del sector privado:

1. Cámara Americana de Comercio de la República Dominicana (AMCHAMDR), Miembro.
2. Consejo Nacional de la Empresa Privada (CONEP), Miembro.
3. Asociación de Industrias de la República Dominicana (AIRD), Miembro.
4. Asociación Dominicana de Exportadores (ADOEXPO), Miembro.
5. Asociación Dominicana de Zonas Francas (ADOZONA), Miembro.
6. Organización Nacional de Empresas Comerciales (ONEC), Miembro
7. Asociación de Navieros de la República Dominicana (ANRD), Miembro.
8. Asociación Dominicana de Líneas Aéreas, Miembro.
9. Junta Agroempresarial Dominicana (JAD), Miembro.

Párrafo II. Se desempeñarán en calidad de asesores del CNFC en el ámbito de sus competencias:

1. Ministerio de Hacienda
2. Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)
3. Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD)
4. Dirección General de Impuestos Internos (DGII)

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

5. Dirección General de Control de Drogas (DNCD)
6. Centro de Desarrollo y Competitividad Industrial (PROINDUSTRIA)
7. Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria (CESAC)
8. Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP)
- 9. Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)**
10. Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM)
11. Departamento Aeroportuario
12. Asociación Dominicana de Centros y Operadores Logísticos (ASOLOGIC)
13. Cuerpo Especializado de Seguridad Fronteriza Terrestre (CESFRONT)
14. Asociación Dominicana de Agentes de Cargas (ADACAM)
15. Instituto Dominicano para la Calidad (INDOCAL)
16. Asociación Dominicana de Empresas Courier (ASODEC)
17. Red Nacional de Transporte Terrestre (RNTT)
18. Asociación Dominicana de Agentes de Aduanas (ADAA)

Bajo este fundamento jurídico, aprovecharemos el foro especializado del CNFC para integrar al INTRANT en la agenda nacional del Hub Logístico, del cual, el transporte terrestre de carga es un elemento estratégico. Es aquí, donde la diversidad de actores y visión de desarrollo integral del sector logístico nacional, es el espacio ideal para generar el Plan estratégico de mejoras al transporte terrestre de carga a liderar por INTRANT.

Como consecuencia y sinergia con ambas mesas de dialogo cito, i) Mesa de transporte de carga de la AIRD y ii) CNFC, se consensuará la ejecución de un ejercicio piloto a monitorear desde esta consultoría.

Los resultados de la participación en estas mesas de diálogo y piloto servirán para implementar el plan de trabajo de mejora continua del transporte terrestre de carga dentro de su ecosistema de logística urbana y relación con los puertos de Santo Domingo, los generadores de carga, empresas de transporte y comunidad.

3.2 Flujo metodológico y actividades

En cuanto a la gestión del piloto o iniciativas se utilizarán, a criterio del consultor, herramientas de gestión de proyectos ágiles para el logro de los objetivos planteados, liderando foros presenciales y virtuales de discusión, seguido de un riguroso monitoreo de actividades críticas para la puesta en marcha del Plan estratégico.

Por otra parte, para la ejecución y monitoreo de los pilotos que sean aprobados dentro de la vigencia de esta consultoría y su interacción con los actores clave del sector público y privado, esta se realizará con la metodología de Gerenciamiento de proyectos del Project Management Institute (PMI) con nivel de intervención variable, en la medida en que la definición y lanzamiento de cada proyecto lo requiera y/o fuera determinado por INTRANT.

4. PLAN DE TRABAJO

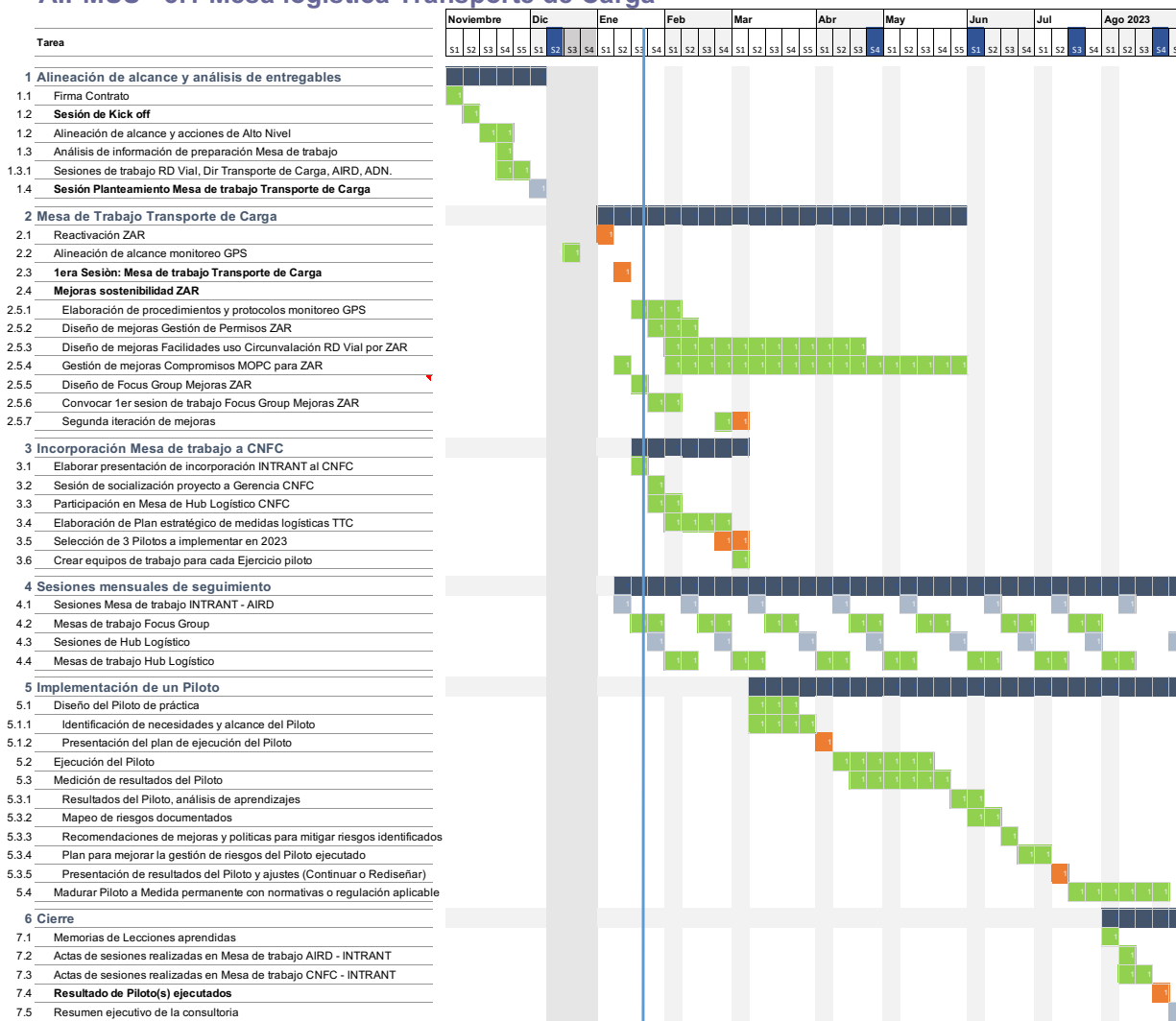
La planificación de las actividades que desarrollan los diferentes componentes de la consultoría incluye la entrega de los productos definidos en los Términos de Referencia en el plazo establecido, cito:

1. Documento de estrategia de medidas de optimización logística
2. Actas de reunión de mesa logística
3. Seguimiento a la implementación de medidas de optimización logística
4. Informe mensual de desempeño

En la siguiente figura se muestra la secuencia temporal prevista y la duración estimada de cada actividad, así como las fechas en que serán presentados los informes solicitados en los Términos de Referencia.

Ilustración 1 - Cronograma de alto nivel

AIPMUS - 5.1 Mesa logística Transporte de Carga



Fuente: Elaboración propia

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

Alejandro Rojas - Consultor individual.

5. INFORME DE ACTIVIDADES

Periodo comprendido del 8 de noviembre al 8 de diciembre del 2022:

Durante el primer mes de la consultoría, en la que se definió su alcance, líneas de acción a alto nivel y contacto con los actores del sector privado de transporte de carga e integración con el equipo interno de INTRANT, realizamos las siguientes sesiones:

- a) Reunion de kick off y revision de los TDR
- b) Consulta con actores del sector logístico sobre temas de interés (Puerto Santo Domingo, HIT, Schad, Henríquez, Grupo Ramos, Plaza Lama, Grupo CCN, Flai, Transportistas independientes, entre otros)
- c) Sesión de alineación de alcance y exploración de temas de alto nivel con Dirección de movilidad sostenible, INTRANT.
- d) Análisis de data histórica sobre el desempeño de la zona ZAR
- e) Detección de oportunidades de mejora
- f) Entrevistas para revisión del proceso y estatus de aplicación zona ZAR con: RD Vial, DIGESETT, Ayuntamiento Distrito Nacional (ADN), Dirección de Transporte de Carga INTRANT, Dirección de Tecnología INTRANT.
- g) Participación en sesión de AIRD y Director Ejecutivo de INTRANT (30 de Noviembre 2022)
- h) Liderar convocatoria y reunión de seguimiento con la mesa de transporte de carga de la AIRD.
- i) Solicitud de formalización de la Mesa permanente de Diálogo del INTRANT con la AIRD.

Fruto de estas sesiones de trabajo, logramos centralizar las líneas de acción para la recuperación y sostenibilidad de la zona ZAR. La importancia de esta primera acción radica en que permitirá reducir la circulación de camiones de más de 3 ejes en el Distrito Nacional en el horario de 6AM a 8PM de lunes a viernes, lo cual nos permitirá profundizar en las demás medidas logísticas a aplicar en el transporte de carga.

Por otro lado, se ha evidenciado una serie de necesidades críticas para la sostenibilidad del ZAR, algunas de ellas serán impulsadas por esta consultoría y en otras se generarán las recomendaciones pertinentes. Los ejes de sostenibilidad a atender son:

- a) **Gestión Permisos:** Mejoras a la herramienta tecnológica para otorgar permisos permanentes. Indicadores de gestión y formato universal de conduce de carga.
- b) **Infraestructura:** Definir y crear plan de trabajo para obras de infraestructura a cargo de MOPC.

Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

- c) **Circunvalación:** Mejoras en la señalética y aplicación del descuento a camiones en la circunvalación a cargo de RD Vial.
- d) **Fiscalización:** Planificación de puntos de revisión, Procedimiento, Sanciones e indicadores medición. Incorporación de tecnología.
- e) **Normativa:** Mejoras en la redacción de la ordenanza municipal. Texto fácil de interpretar y que contenga los consensos logrados.
- f) **Capacitación:** Mismo entendimiento de las restricciones y normativa a todos los involucrados con el transporte de carga, primordialmente, i) choferes, ii) solicitante de permisos, iii) agentes de la DIGESET, entre otros.

Como evidencia del trabajo realizado, se anexan:

- 1) Presentación “Temas de alto nivel” 8 de Noviembre de 2022
- 2) Presentación “Taller de mejoras ZAR” 1 y 8 de Diciembre de 2022
- 3) Respuestas del sector privado a encuesta de necesidades y recomendaciones de mejora a zona ZAR, Datos al 22 de diciembre de 2022.
- 4) Bases de datos varias para creación de indicadores de cumplimiento Zona ZAR.

- - - Última línea - - -