



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 6

ESTATUS PLAN DE TRABAJO Y REPORTE DE ACTIVIDADES

PERIODO:

Del 9 mayo al 8 junio de 2023

Fecha: JUNIO 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. INTRODUCCIÓN..... | 3 |
| 2. OBJETIVOS | 3 |
| 2.1 Objetivo general | 3 |
| 2.2 Objetivos específicos:..... | 3 |
| 3. INFORME DE ACTIVIDADES..... | 4 |
| 3.1 Contexto..... | 4 |
| 3.2 Actividades realizadas | 4 |
| 4. RELACIÓN CON PLAN DE TRABAJO..... | 5 |
| 5. CIERRE | 6 |
| 6. SECCIÓN ANEXOS | 7 |

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.



1. INTRODUCCIÓN

El presente documento constituye el Informe 5 de la consultoría enmarcada dentro del Programa 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), particularmente contiene el informe del periodo de actividades comprendido del 9 de mayo al 8 de junio de 2023 y su impacto en el plan de trabajo.

Concretamente contiene las actividades desarrolladas en el periodo a reportar y su impacto en la consecución de los objetivos generales y específicos a cubrir, así como el cumplimiento del cronograma de trabajo.

2. OBJETIVOS

2.1 Objetivo general

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

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. 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

3. INFORME DE ACTIVIDADES

3.1 Contexto

Durante este mes de trabajo hubo una gran actividad en la mesa de trabajo con actores del Hub Logístico como resultado del constante acercamiento a sus miembros y la identificación de puntos de interés entre la institución y el sector privado. De igual manera logramos definir los temas prioritarios a impulsar en los últimos meses de esta consultoría.

De igual manera se mantiene el acompañamiento al Centro de monitoreo, seguimiento a los compromisos con AIRD e integración de más actores a los temas de Transporte de carga.

3.2 Actividades realizadas

Las actividades desarrolladas durante el periodo comprendido del 9 de mayo al 8 de junio de 2023, de forma cronológica, fueron las siguientes:

- a) Coordinación de sesión mesa Hub Logístico – INTRANT
- b) Revisión de iniciativas de interés y documentación de avances para mesa Hub
- b) Sesión de trabajo INTRANT – Mesa Hub logístico en AMCHAMDR
- c) Seguimiento a Centro de Monitoreo con AIRD, quienes aún no logran consenso interno para continuar el diálogo con la institución.
- d) Kick-off Mesa de trabajo INTRANT – DGA para implementación del Manifiesto de Carga y Permiso de tránsito internacional.
- e) Coordinación de iniciativas aprobadas en mesa hub logístico con dirección de carga INTRANT
- f) Conceptualización del piloto de carga
- g) Entrenamiento en el uso de balanza móvil inalámbrica
- h) Sesión de acercamiento con el Consejo Nacional de Competitividad para discusión de temas de formación del sector
- i) Sesiones de acercamiento con DR Trade para identificar áreas de colaboración conjunta.
- j) Sesión de identificación de quick wins con Asociación de Hoteles de Santo Domingo.

- k) Preparación de material para Director Ejecutivo INTRANT a participar en foro AMCHAM talks – El futuro del transporte terrestre de carga.
- l) Participación en foro AMCHAM talks – El futuro del transporte terrestre de carga.
- m) Preparación de material para mesa de trabajo con el Comité de Facilitación de Comercio
- n) Sesión de trabajo con Director de ENEVIAL
- o) Presentación de iniciativas priorizadas 2023 ante el Comité de Facilitación de Comercio

Productos entregados:

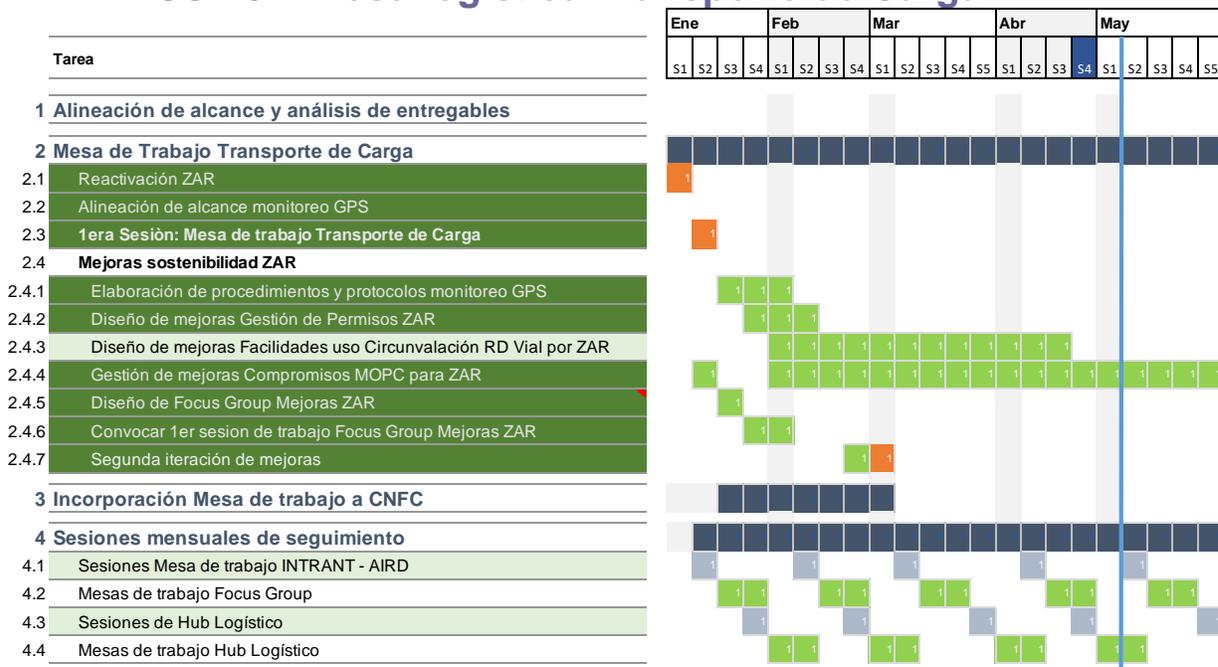
Fruto de estas sesiones de trabajo, se generaron correos de seguimiento a temas de corredor logístico de Haina y Mesa de Hub Logístico, centro de monitoreo, documento con información relevante al sector transporte de carga para el discurso del Director Ejecutivo en foro del sector privado “El futuro del transporte de carga”, presentación de iniciativas a impulsar con el Hub logístico, cronograma para la ejecución del piloto de pesos y medidas.

4. RELACIÓN CON PLAN DE TRABAJO

En la siguiente figura se muestra el extracto de actividades a cubrir en el periodo de este informe de actividades.

Ilustración 3 - Cronograma de alto nivel

AIPMUS - 5.1 Mesa logística Transporte de Carga



Fuente: Informe 1 - Plan de Trabajo y Reporte de actividades.

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.



En resumen, las actividades de la Mesa de Trabajo Transporte de Carga, solo continuamos en desarrollo de las actividades 2.4.3, el resto de este grupo de trabajo se ha completado.

La 2.4.6 y 2.4.7 se han completado, las sesiones indicadas en el punto 4 se están realizando con mayor regularidad e interés del sector privado.

5. CIERRE

Resultados:

- Fortalecimiento de la mesa de trabajo de Hub Logístico – INTRANT.
- Plan de trabajo priorizado de medidas a iniciar 2023
- Consenso en cronograma del Piloto a ejecutar en esta consultoría.
- Involucramiento del INTRANT en foros de transporte terrestre de carga.

Próximos pasos:

Conformar los sub-equipo de trabajo con actores públicos y representante del sector privado para el arranque de las iniciativas priorizadas 2023. Dar apoyo en la gestión de recursos para el piloto de pesos y medidas.

Por otro lado, se requiere mantener el acompañamiento al Centro de monitoreo y su próxima sesión con la mesa de transporte de carga de la AIRD, continuar impulsando consensos para completar la activación del corredor logístico de Haina y fortalecer la colaboración con la Dirección General de Aduanas.

Como evidencia del trabajo realizado, se anexan:

1. Plan de trabajo detallado (Ilustración 1)
2. Insumos enviados a Dirección ejecutiva para participación del Director Ejecutivo en foro de AMCHAMDR: “El futuro del Transporte de carga”
3. Presentación de medidas prioritarias 2023.

---- Última línea ----



6. SECCIÓN ANEXOS

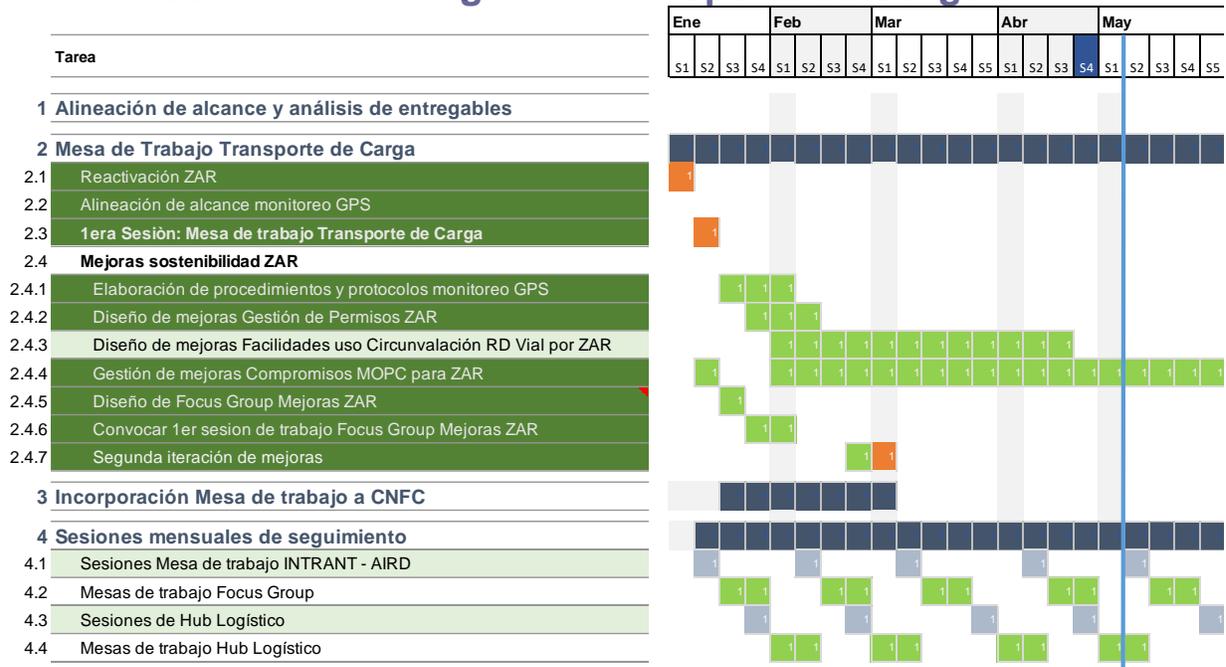
Este documento fue elaborado con fondos de donación de la Unión Europea (UE), administrados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Las opiniones expresadas aquí son responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan la opinión oficial de la UE o de la AFD.

Alejandro Rojas - Consultor individual.



ANEXO 1 – Cronograma de la consultoría

AIPMUS - 5.1 Mesa logística Transporte de Carga



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.



ANEXO 2 – Insumos enviados a Dirección ejecutiva para intervención del Director en foro de AMCHAMDR: “El futuro del Transporte de carga”.

Presentación de AMCHAMDR

Fecha: **30 de Mayo.**

Tiempo: 10 min

Tema: El futuro de la movilidad de carga terrestre

El Transporte Terrestre de Carga en el mundo desempeña un rol estratégico en la cadena de suministro y en la República Dominicana es un elemento clave para el logro de la visión de consolidarnos como Hub Logístico.

Su importancia reside en los volúmenes de carga que mueve y, sobre todo, por que habilita el dinámico encadenamiento productivo de la industria nacional, Zonas Francas y el sector exportador agrícola, además del abasto ininterrumpido de alimentos e insumos a otro sector estratégico nacional que es el Turismo, es decir, el transporte terrestre de carga es un eslabón aliado de todos los sectores económicos del país y desde el INTRANT impulsamos las políticas públicas necesarias para elevar su competitividad.

En el marco de la ley 63-17 y lo que establece en las funciones del INTRANT como entidad rectora de la movilidad terrestre, haciendo que esta sea segura y sostenible, se destaca la importancia que tiene en el país el transporte de la carga, considerado como un servicio fundamental para el desarrollo social y económico de la República Dominicana. En ese mismo orden, contamos con el reglamento 258-20 del transporte de carga que cuenta con las mejores prácticas mundiales para ordenar el transporte terrestre de carga.

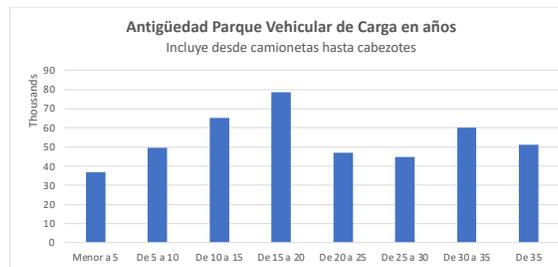
Durante el presente año, con el apoyo de la AFD hemos iniciado el acercamiento a la Mesa de Hub Logístico del CNFC, de la cual ya formamos parte y estamos dando los primeros pasos para que, desde el alcance del INTRANT, elevar la competitividad del servicio del Transporte automotor de carga. Dentro de las conclusiones del estudio de segmentos del Hub Logístico, liderado por el CNFC, se menciona la importancia del transporte terrestre y de carga, así como sus oportunidades mas relevantes, las cuales reportan:

- a) Antigüedad elevada de flota de transporte terrestre.*
- b) Alto grado de informalidad empresarial*

Dentro de las mediciones que realiza la Dirección de Transporte de Carga del INTRANT, contamos con un universo de 478,930 unidades que constituyen el parque vehicular de carga, este total incluye camiones liviano tipo Daihatsu, camiones rígidos, volteos y cabezotes (excluye plataneras, vehículos amarillos). El 51.45% de esta flota (246,422 unidades), tiene 20 años o menos de

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.

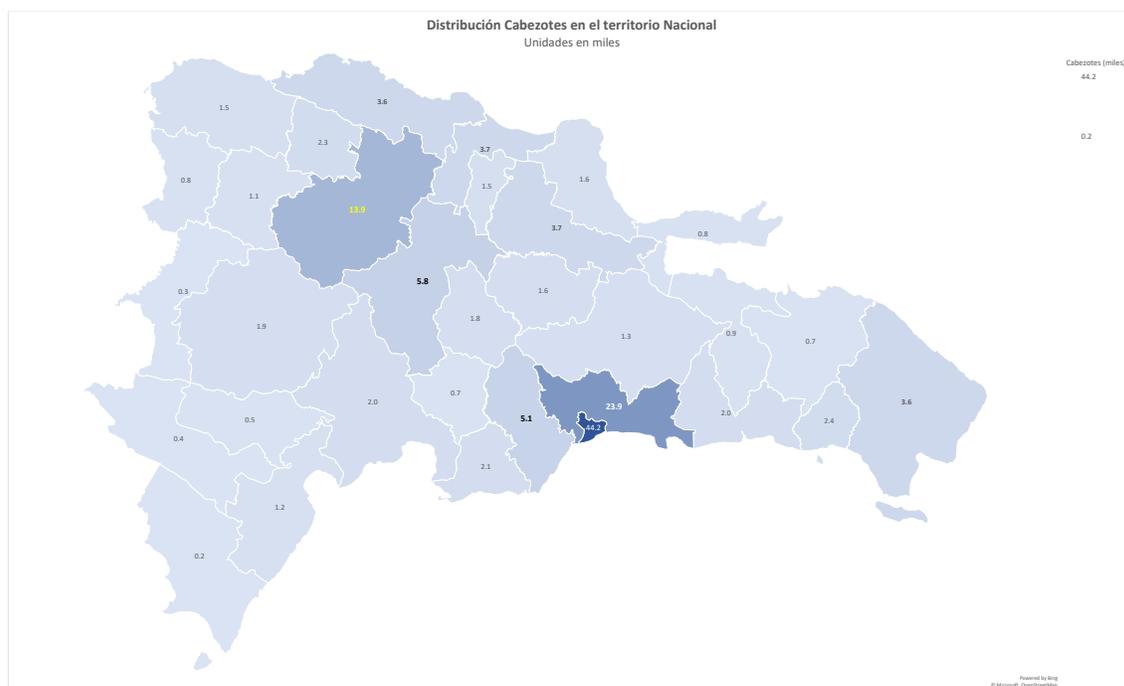
antigüedad y el 48.55% (232,508 unidades) es mayor a 20 años e incluso y el 8% del total, es de años de fabricación anteriores a 1980.



Fuente: Dirección de transporte de Carga Intransit & DGII

Y en cuanto a cabezotes, de acuerdo con proyecciones de INTRANT observamos que el 53% del parque vehicular se ubica en el Nodo Logístico de Santo Domingo que incluye las provincias de San Cristobal, Santo Domingo y DN.

En cuanto al Nodo Logístico de Santiago solo las provincias de Santiago, La Vega, Duarte, Puerto Plata y Espaillat concentran el 22% de los cabezotes.



Fuente: Dirección de transporte de Carga Intransit & DGII

CONCLUSIONES DE LA DATA

Desequilibrio de la demanda

Los desequilibrios de la demanda a nivel nacional generan un importante número de viajes de regreso en vacío, lo cual provoca que la flota vehicular se encuentra subutilizada. Para tratar de

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.

evitar esta situación, muchos transportistas se asocian en gremios territoriales como forma de asegurar trabajo a los transportistas, sin percatarse, o hacer caso omiso del daño que provocan a la libre competencia del mercado. Es una práctica que en el sector es conocida como “depredatoria” porque daña a todos los transportistas por igual, debido a que este esquema se replica en todas las regiones del país, lo que provoca realmente una distorsión del precio de mercado del servicio de transporte, en detrimento de la calidad de los servicios.

Cabe señalar que no solo los regresos en vacío provocan subutilización de la flota, sino también las ineficiencias que transmite el cliente a través de los excesivos tiempos de espera en los procesos de carga y descarga, que algunos casos llegan a tener una duración de días de espera. Por ello, apoyamos iniciativas como el Despacho en 24 horas de la DGA que incentiva a los importadores a anticipar sus procesos de liberación de la carga de los puertos, así como la automatización y simplificación de los procesos internos de las terminales portuarias que a la larga se traducirán en reducción en los tiempos de espera de los transportistas y en consecuencia en costos más competitivos para la economía nacional.

Otro elemento que impacta en la eficiencia del transporte, son las condiciones mecánicas de los vehículos, para ello la Inspección Técnica Vehicular (ITV) complementará el diagnóstico del parque automotor de carga.

Pero, por donde empezar para caminar hacia ese futuro? dentro de las políticas públicas que se encuentran establecidas en la ley 63-17, estamos priorizando las siguientes:

Primer Eje Transversal, Registro Nacional de vehículos de carga, Es la inscripción de todos los vehículos que en su matrícula estén tipificados como Carga, Volteo, Furgoneta, Camioneta, Máquina pesada agrícola e Industrial, Remolque, Semirremolque, Tráiler, Montacargas, Grúa o cualquier otra tipificación que no se refiera al transporte de personas. Una vez registrado se le otorgará un código de identificación vehicular (CIV), que será el número único de registro de la unidad en el sistema.

Como se puede hacer?

- Entrar a la página web del INTRANT: www.intrant.gob.do.
- Ir a sección de Servicios.
- Seleccionar " Registro Nacional de Vehículos de Carga".
- Pulsar el link del "Formulario de Registro de Vehículos de Carga".
- Proceder a completar los campos requeridos.



Requerimientos o requisitos

- Tener a mano la matrícula del vehículo, Peso en Toneladas, Potencia del Motor, Dimensiones del Vehículo (Ancho, Largo, Alto).

Beneficios:

- Se podrá conocer las especificaciones técnicas del parque automotor de cargas
- Generar estadísticas de las características de las unidades y tipos de transportes,
- Servirán de base para el diseño de políticas públicas focalizadas y acordes con la actualidad del sector.
- Evidenciará otros problemas del sector.

Actualmente el Registro cuenta con 18 mil vehículos inscritos e invitamos a los presentes a ayudarnos promoviendo esta importante medida a favor del sector de transporte de carga de la República Dominicana.

Segundo Eje Transversal, Capacitación de choferes del transporte automotor de carga, incluida como requisito para la obtención y/o renovación de la licencia de conducir.

Para la mejora de la profesionalización del sector, desde el INTRANT vemos en la capacitación el medio que transformará hacia la formalización de los transportistas. En una primera etapa, estamos enfocando los recursos en la capacitación continua de choferes a través de ENEVIAL, Infotep, Sector privado y Sindicatos. La respuesta ha sido bastante favorable ya que continuamos sumando acuerdos con empresas y sindicatos que están colaborando con la mejora a la seguridad vial a través de la capacitación de sus conductores.

Por citar un ejemplo, INTRANT a través de FENATRADO están siendo capacitados 1,246 futuros conductores, de los cuales 100 son mujeres. Las siguientes fases consisten en fortalecimiento de habilidades blandas y gestión de empresas y mipymes. De esta manera contribuiremos a que el Transporte automotor de carga en la República Dominicana cuente con profesionales hombres y mujeres en la conducción, enfoque al cliente y gestión de empresas.

Otro aspecto relevante en la **profesionalización del Transporte**, consiste en la formación técnica sobre el tipo de carga que trasladan, por citar un ejemplo, fruto del trabajo conjunto con Trade Safe (TRASA), el Ministerio de Agricultura y la oficina de tratados comerciales agrícolas (OTCA, el Ministerio de Defensa sus organismos especializados SESAC, CESFRONT, CESEP, el Ministerio de Salud Pública, el Comité Nacional de Facilitación del Comercio (CNFC) damos cumplimiento a la Resolución Administrativa No. 003-2023 - Que Establece el **Protocolo para el Transporte de Productos Perecederos**; con esta normativa, que próximamente iniciará su campaña de difusión y comunicación, el sector de transporte, contará con normas de inocuidad y formación en cuanto a condiciones fitosanitarias con que se deben trasladar los productos perecederos de manera

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.



terrestre. Esto elevará nuestras capacidades técnicas en el mantenimiento adecuado de la cadena de frío y así asegurar la calidad de los alimentos de consumo nacional y de exportación.

Tercer eje transversal, enfoque al comercio internacional y corredores logísticos

Y hablando de comercio internacional, en coordinación con la Dirección General de Aduanas estaremos regularizando el Tránsito Internacional de mercaderías que cruzan nuestro territorio desde y hacia Haití o entre puertos y aeropuertos a otros orígenes y destinos, mediante la generación del Permiso de circulación de Tránsito internacional, lo que permitirá una fiscalización más eficiente, asegurando que dichas cargas salgan del territorio nacional.

De igual manera y en sinergia con los esfuerzos de la Dirección de Carga, estaremos implementando el piloto del Manifiesto electrónico de carga, lo cual ayudará a formalizar y a la estandarización de este importante documento donde se especifican los detalles del dueño de la carga, origen, destino y su transportista, el cual, de acuerdo al Reglamento de carga, tiene validez como un convenio o contrato entre las empresas implicadas en el despacho y recepción de la mercancía con el transportista.

Todos estos elementos serán fortalecidos mediante el **Centro de Monitoreo de transporte de carga**, donde por medio del uso de la tecnología de georeferencia (GPS) velamos por la integridad de la carga al monitorear el cumplimiento de las disposiciones de la ley 63-17, su reglamento y normativas derivadas dirigidas al sector automotor de carga.

Actualmente nos encontramos en la etapa piloto para el control de acceso a la zona de acceso restringido (ZAR) y desde su implementación hemos visto una reducción de la circulación de los vehículos pesados de más de tres ejes en el gran Santo Domingo en el horario restringido, así como un aumento del tránsito nocturno.

Contrastando estos datos con RD Vial, confirmamos el incremento del uso de la avenida circunvalación, donde de enero a abril del 2023 hubo un incremento del 6% en el flujo de vehículos de carga comparado contra el mismo periodo del 2022, es decir, 35,536 unidades circulando fuera del gran Santo Domingo, ayudándonos esto a cumplir con los objetivos planteados en el plan de movilidad urbana sostenible 2023.

El incremento en el flujo de esta vía ha evidenciado la necesidad de poner en la agenda inmediata la construcción de las vías de conexión del Gran Santo Domingo con la avenida circunvalación, así como completar las conexiones de la extensión de la Avenida Ecológica con las Américas y la Circunvalación de los Alcarrizos que en su conjunto crearan un mejor circuito vial de carga para completar la conexión de los puertos de Haina y Caucedo con los clusters

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.

industriales de Santo Domingo y Distrito Nacional con todas las regiones del país para el traslado de la carga.

Con el uso de estos datos, en lo adelante estaremos trabajando en políticas que contribuyan a **hacer realidad los corredores logísticos, el primer reto en curso es el de Haina**, donde junto con la autoridad portuaria (APORDOM), HIT, alcaldías del DN, Santo Domingo Oeste, DIGESETT y los navieros estamos coordinando esfuerzos para lograr su implementación a fin de incrementar la eficiencia en la movilidad de la zona y del comercio exterior dominicano.

En cuanto a **Seguridad Vial**, actualmente nos encontramos en la etapa de implementación de un **piloto para el control de pesos y medidas**, esto como forma de reducir los siniestros viales producidos por el exceso de peso de acuerdo a lo establecido en el reglamento 258-20 de transporte de carga. Como beneficio colateral, esta iniciativa aportará a la preservación del la infraestructur vial, mediante una potencial reducción en la frecuencia de re-asfaltado y/o bacheo producto de la deformación de la carpeta asfáltica. El resultado de este piloto servirá de insumo para que en colaboración con el MOPC iniciemos un Proyecto de estaciones de pesaje en puntos estratégicos de las principales vías de la República Dominicana.

Desde INTRANT, agradecemos el apoyo de organismos internacionales como el BID y la AFD que están aquí presentes, en su acompañamiento hacia un transporte de carga eficiente y sostenible. Estamos conscientes del gran reto que implica la transformación del sector de transporte automotor de carga, el cual asumimos con la certeza de que la visión de país que el Presidente Luis Abinader ha impulsado con hechos durante su administración dará frutos con la participación y colaboración de todos; por ello invito a todos los actores de las cadenas de suministro a sumarse a las iniciativas que hoy he resumido, con la aportación de cada uno de ustedes lograremos un mejor resultado.

Cierre - -



ANEXO 3 – Medidas priorizadas 2023

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



Mesa de Hub Logístico del CNFC

Movilidad Sostenible en Transporte de Carga - INTRANT

Junio 2023



Alejandro Rojas
Consultor individual - INTRANT

1

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



PMUS

El Instituto de Tránsito y Transporte Terrestre de la República Dominicana (**INTRANT**) está en proceso de implementación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (**PMUS**), para la modernización del sistema de transporte de la República Dominicana con financiamiento de la Unión Europea delegado a la **Agencia Francesa de Desarrollo (AFD)** para apoyar la puesta en marcha y gestión de un programa de movilidad urbana sostenible en la República Dominicana y del plan de movilidad urbana sostenible (PMUS) del Gran Santo Domingo – AIPMUS.

En alcance del plan incluye el componente de Logística.

Alejandro Rojas
Consultor individual - INTRANT

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.

Plan de trabajo

- 1. Comunicar** acciones en curso
 - AIPMUS TAC
 - Diseño de vialidades sobre Circunvalación
- 2. Generar propuestas** que atiendan necesidades de mejora TAC desde óptica **Hub Logístico**
- 3. Planificar, elaborar un mapa de ruta** conjunto en cuanto a TAC Logístico
- 4. Ejecutar un piloto** sobre una de las medidas priorizadas



Iniciativas

Registro Nacional de Vehículos de Carga

- Rotulación camiones (RNVC y Cadena de frío)
- Proyecto de formalización empresarial
- Registro Nacional de Operadores
- Registro Nacional de Choferes
- Elaboración del sistema electrónico del manifiesto de carga
- Digitac-hub
- Entrega Nocturna

Capacitación choferes

- Implementación normativas aprobadas

Conclusiones sesión 15 de mayo 2023

1. Programa de capacitación



2. Fortalecimiento del Registro Nacional de Vehículos



3. Monitoreo GPS, configurado para la zona ZAR (WIP Mesa de Transporte AIRD)



Alejandro Rojas
Consultor individual - INTRANT

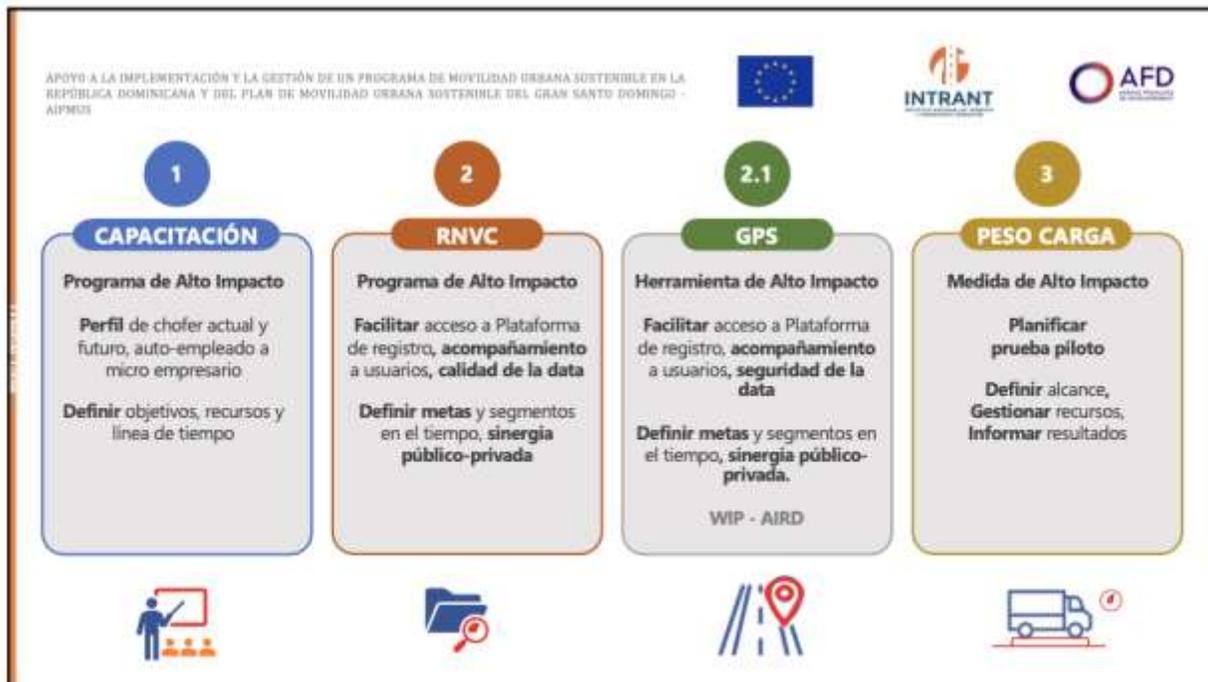
7

Plan de trabajo

1. **Comunicar** acciones en curso
 - AIPMUS TAC
 - Diseño de vialidades sobre Circunvalación
2. **Generar propuestas** que atiendan necesidades de mejora TAC desde óptica **Hub Logístico**
3. **Planificar, elaborar un mapa de ruta** conjunto en cuanto a TAC Logístico
4. **Ejecutar un piloto** sobre una de las medidas priorizadas



Alejandro Rojas
Consultor individual - INTRANT



9



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.



11

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

Plan de trabajo

- 1. Comunicar acciones en curso**
 - AIPMUS TAC
 - Diseño de vialidades sobre Circunvalación
- 2. Generar propuestas que atiendan necesidades de mejora TAC desde óptica Hub Logístico**
- 3. Planificar, elaborar un mapa de ruta conjunto en cuanto a TAC Logístico**
- 4. Ejecutar un piloto sobre una de las medidas priorizadas**

Alejandro Rojas
Consultor individual - INTRANT

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.



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 - APMUS

Preguntas?



Alejandro Rojas
Consultor individual - INTRANT

----- Última página -----

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.