



PROGRAMA DE EVALUACIÓN DEL SECTOR DE INFRAESTRUCTURA (INFRASAP) DE REPÚBLICA DOMINICANA

PRINCIPALES CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES - DICIEMBRE 2022



Contenido

1. OBJETIVOS.....	1
2. PRINCIPALES CONCLUSIONES	2
2.1. EL CONTEXTO NACIONAL.....	2
2.2. TRANSPORTE	4
2.3. DIGITAL.....	9
2.4. ASPECTOS TRANSVERSALES.....	11
3. RECOMENDACIONES.....	17
ACRÓNIMOS	23

1. OBJETIVOS

1. **La meta de este estudio es desarrollar una evaluación de los sectores de transporte y desarrollo digital de República Dominicana.** Su objetivo es: (i) informar sobre la planificación estratégica del gobierno; ii) identificar las deficiencias críticas en materia de inversión y en la prestación de servicios; iii) encontrar oportunidades para optimizar la asignación de recursos y la financiación privada; y iv) señalar las deficiencias en materia de políticas en el marco institucional y reglamentario. El estudio revisa los diferentes factores en los que estos sectores contribuyen al crecimiento económico y al desarrollo en el país. En primer lugar, examina el contexto nacional, seguido de una evaluación del desempeño sectorial, y finalmente, un análisis de aspectos considerados transversales -gobernanza, fondeo y financiamiento, y participación público-privada-. El estudio concluye con una hoja de ruta de recomendaciones de políticas.

2. **El análisis se basa en el Programa de Evaluación del Sector de Infraestructura 2.0 (InfraSAP 2.0).** Sigue un enfoque estandarizado estructurado en torno a un conjunto de preguntas e indicadores cuantitativos. La evaluación se basa en una base de datos de infraestructura mundial para permitir la evaluación comparativa entre países. La metodología utiliza información sobre la disponibilidad y la calidad de la oferta de infraestructura para identificar las deficiencias críticas de inversión y prestación de servicios; oportunidades para optimizar la asignación de recursos; e identificar debilidades de los marcos institucional y regulatorio. Está respaldado por la mejor información disponible, consultas con las partes interesadas y lecciones aprendidas de las operaciones del BM y los informes analíticos, incluidos otros InfraSAP.

3. **Una serie de recomendaciones de alto nivel se presentan como una hoja de ruta.** Se reúnen en cinco pilares que abarcan cada uno de los sectores (transporte y desarrollo digital) y las cuestiones transversales (gobernanza, fondeo y financiamiento, y APPs). En la medida de lo posible, las recomendaciones se desarrollan con cierto nivel de granularidad, basadas en la revisión de la literatura y la experiencia internacional. En otros casos, el objetivo es identificar áreas en las que se necesitaría un análisis adicional, más allá del alcance de InfraSAP 2.0, para desarrollar soluciones específicas. Este documento resume los hallazgos clave de este estudio y complementa la presentación de PowerPoint que contiene el análisis completo.

2. PRINCIPALES CONCLUSIONES

2.1. EL CONTEXTO NACIONAL

4. **República Dominicana es una de las economías de más rápido crecimiento en LAC, apuntado por entradas de IED relativamente elevadas y baja inflación.** El país logró un crecimiento sostenido del PIB en las últimas décadas, alcanzando el 4,3% anual acumulado entre 2000 y 2020, más del doble del promedio de LAC; sin embargo, el PIB per cápita es relativamente bajo, 20% por debajo de LAC y los países de ingreso medio alto. La adopción de metas de inflación -desde 2012- ayudó a mantener la tasa debajo del 5% en la última década, mientras que las entradas de IED, aunque algo erráticas, son relativamente altas, especialmente desde mediados del decenio de 1990; el país es un atractor de IED debido a su cercanía a grandes mercados de consumo y por tener una fuerza laboral competitiva. La formación bruta de capital fijo muestra una tendencia creciente en los últimos años, situándose considerablemente por encima del promedio de LAC.

5. **Sin embargo, el país enfrenta desafíos económicos, algunos de los cuales se han intensificado por la pandemia de COVID-19.** El déficit fiscal ha fluctuado alrededor de un promedio del 3% del PIB entre 2010 y 2019, mientras que la deuda pública aumentó del 36,6% al 50,5% del PIB en el mismo período. En contraste, los ingresos tributarios se situaron en aproximadamente el 13% del PIB, por debajo de los promedios de LAC. Es difícil argumentar que el recurrente déficit fiscal es producto de un gasto excesivo; en 2019 el nivel de gasto público fue de 16,6% del PIB, el segundo más bajo de LAC. Un bajo nivel de gasto público limita la capacidad del Estado para prestar servicios públicos de calidad y garantizar la igualdad de oportunidades en el acceso a ellos. La pandemia de COVID-19 tuvo un impacto inicial significativo en la economía -causando una fuerte contracción en todos los sectores críticos, como el turismo, la construcción y la minería- y en las cuentas públicas -por la necesidad de incurrir en gastos adicionales sumado a una fuerte disminución de los ingresos-; a partir de 2021 se dio una fuerte recuperación que permitió volver a niveles prepandemia en la mayor parte de los indicadores macro, aunque el ratio deuda/PIB se incrementó más de 12p.p. Si bien todavía se encuentra en niveles manejables, la trayectoria de la deuda del país es muy susceptible a shocks adversos de crecimiento.

6. **La economía pasó de la manufactura a los servicios y el turismo, con avances significativos en la diversificación de la estructura productiva y de inversión, pero aún carente de una base suficientemente diversa e innovadora para crear resiliencia ante las perturbaciones externas.** A lo largo de las últimas décadas, los cambios en los acuerdos comerciales mundiales hicieron que la especialización inicial de las zonas francas en textiles fuera menos competitiva, y estas se han ido diversificando, de manufacturas a servicios orientados a la exportación -con baja relación de proveedores locales y sin llegar a convertirse en un motor del desarrollo local-. Al mismo tiempo, el turismo se ha convertido en un pilar clave del modelo de desarrollo dominicano, tanto desde el punto de vista de la producción y el empleo, como de la generación de divisas a través del doble canal de IED para construir los resorts y los ingresos corrientes que generan los visitantes. Gran parte de las inversiones se realizan en zonas costeras, que son altamente vulnerables a los efectos del cambio climático. Además, la concentración geográfica de estas actividades -turismo y zonas francas- genera una distribución desigual de la actividad económica y con ello importantes desequilibrios territoriales.

7. **El crecimiento económico en RD ha reducido sustancialmente las tasas de pobreza y ha apoyado la expansión de la clase media, en un proceso general de disminución de la desigualdad; aunque las condiciones de vida difieren a lo largo del país.** Entre 2000 y 2019, la tasa de pobreza se redujo del 46% al 12% (considerada en USD 5,5 por día), inferior al promedio de LAC, mientras que el desempleo ha sido relativamente bajo durante ese periodo, por debajo del 8%, generalmente mejor que el promedio de LAC. Además se observa un camino positivo con respecto a la igualdad; el índice de Gini disminuyó de 51,5 a 42, colocando a RD entre los países menos desiguales de LAC. A pesar de la tendencia positiva en la mayoría de los indicadores sociales, persisten significativas disparidades territoriales, siendo la zona suroeste del país la más desfavorable. Por otro lado, la fuerte concentración de la población -Santo Domingo y Santiago concentran casi la mitad de los casi 11 millones de habitantes de RD- y la creciente urbanización -pasó del 62% al 83% entre 2000 y 2020-, suponen nuevas demandas y desafíos a las infraestructuras y servicios públicos.

8. **República Dominicana está altamente expuesta a múltiples desastres naturales, que representan una gran amenaza en un contexto climático cambiante.** El país está muy expuesto a eventos climáticos rápidos (tormentas tropicales, huracanes, ciclones, sequías, inundaciones y deslizamientos de tierra), impactos del cambio climático (aumento del nivel del mar y desertificación) y terremotos. Las pérdidas por desastres se han estimado en US\$ 420 millones (0,69% del PIB) por año durante el período 1961-2014. La mitad de las pérdidas económicas directas e indirectas se concentran en los sectores de la agricultura (32% de las pérdidas) y el transporte (18%). La vulnerabilidad se ve exacerbada por la rápida urbanización, la limitada planificación territorial y urbana, una la deficiente gestión de los recursos naturales, y por falta de capacidad de respuesta a nivel institucional. Además, la frecuencia de los eventos de desastre ha aumentado significativamente en las últimas 5 décadas, pasando de un evento cada dos años en promedio en la década de 1960, a 2.6 eventos por año en la década de 2000.

9. **Formalmente, RD viene trabajando para instalar las cuestiones de mitigación y adaptación al cambio climático en la agenda nacional, aunque persisten barreras para generar cambios estructurales.** Se registran avances y diversos instrumentos y medidas desarrolladas en los últimos años en materia de adaptación al CC (como la política de gestión de riesgos y desastres, principalmente a partir de la sanción de la Ley sobre Gestión de Riesgos -Nº147-02-, la formulación del Plan Nacional de Adaptación al CC en RD 2015-2030, o la NDC 2020, que incluye 37 medidas prioritarias respecto a la adaptación). Respecto a la descarbonización, las emisiones de GEI están en aumento, con transporte representando el 21,6% del total. Al respecto, la mayoría de las medidas de mitigación del sector del transporte -incluidas en la NDC- están vinculadas a la electrificación del parque vehicular y al impulso al transporte público en las zonas urbanas. Por su parte, el sector digital juega un papel transversal en el cumplimiento de la mayoría de los compromisos. Pero a pesar de los progresos realizados, existe una serie de barreras que limitan la aplicación de las medidas prioritarias; institucionales (problemas en la definición de funciones por falta de marco legal o deficiencias institucionales), tecnológicas (muchas medidas requieren una transición tecnológica), y financieras (falta de sostenibilidad financiera de las instituciones y proyectos para implementar medidas de adaptación).

10. **¿Cómo puede la infraestructura apoyar el desarrollo de los principales sectores económicos y el logro de los objetivos sociales clave?** La mejora de la infraestructura pública y los servicios conexos es fundamental en el camino hacia un esquema de desarrollo sostenible. La infraestructura económica desempeña un papel vital en el apoyo al desarrollo de los sectores económicos más relevantes de RD,

en la prestación de servicios sociales, el desarrollo del capital humano, la reducción de las disparidades geográficas, la movilización de la acción climática y la creación de un entorno propicio para los negocios y la inversión. La inversión en infraestructura tiene el potencial de lograr beneficios particularmente grandes en RD, dada la brecha entre lo que existe y lo que se necesita. El objetivo es garantizar el mantenimiento, la resiliencia y la mejora de las infraestructuras -existentes y nuevas-, así como la calidad de los servicios prestados. En particular:

- El transporte es clave para reducir los desequilibrios territoriales, aumentando la conectividad y la competitividad en zonas más aisladas. También es fundamental en el camino hacia el desarrollo de centros urbanos sostenibles. Y una oferta de servicios fiable es fundamental para sostener los sectores más relevantes de la economía (por ejemplo, el turismo).
- La digitalización puede ayudar a cerrar las brechas de desarrollo humano al aumentar la calidad del sistema de educación, salud y seguridad social. Es uno de los soportes esenciales de los principales sectores económicos (por ejemplo, servicios y turismo). Y también es relevante para las políticas de adaptación al cambio climático.

11. En suma, se trata de un contexto desafiante que exige acción: con una creciente demanda de infraestructura, República Dominicana debe intensificar su juego. El objetivo es alcanzar un nivel adecuado de inversión -tanto en términos de cantidad como de calidad-, asegurando una gestión institucional eficiente, considerando todos los factores no financieros -técnicos, institucionales, legales, etc.- que afectan la ejecución y mantenimiento de las obras, y la prestación de los servicios asociados. Las perspectivas de un crecimiento significativo de la inversión pública son limitadas debido a las restricciones fiscales y la baja prioridad otorgada a la infraestructura sobre otras demandas de gasto. Más allá de aumentar los recursos, hay margen para mejorar la eficiencia de la inversión, es decir, "gastar mejor". Las ganancias de eficiencia provienen de una mejor planificación y selección de proyectos, optimización de los costos y cronogramas de obras, y una mejor asignación entre la nueva infraestructura y el mantenimiento de la existente. Además, el sector privado podría desempeñar un papel fundamental; la inversión privada en infraestructuras representa aproximadamente un tercio del total en LAC, pero en RD es sólo alrededor de una cuarta parte. Se deben crear las condiciones para atraer al sector privado allí donde tenga sentido económico: es decir, en proyectos con altas tasas de rentabilidad social y donde pueda generar innovación prestando servicios de mejor calidad y más eficientes.

2.2. TRANSPORTE

12. El transporte es gestionado por el gobierno central. Los principales actores son el Ministerio de la Presidencia (MINPRE), el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) y el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT). El MOPC es la autoridad de transporte y responsable de la construcción y mantenimiento de la infraestructura vial; administra dos fideicomisos, RD VIAL y PARQUEAT RD. El INTRANT, creado en 2017, es el regulador del transporte público y administra el fideicomiso FIMOVIT para la renovación de la flota de transporte público. La Oficina de Desarrollo de Proyectos de Movilidad Urbana e Interurbana del MINPRE fue creada en 2021 para liderar el financiamiento y construcción de los principales proyectos de movilidad; administra el Fideicomiso FITRAM, con el objetivo de financiar la construcción de los principales proyectos de infraestructura, que en este momento son el Tren Metropolitano de Santo Domingo y del Monorriel de Santiago de Los

Caballeros. OPRET fue creado para construir y operar el metro y OMSA es el operador de autobuses públicos. Las principales decisiones son tomadas por el Gabinete de Transporte, liderado por el MINPRE. A nivel local el actor principal es la Alcaldía del Distrito Nacional (ADN), responsable de la implementación de proyectos de transporte no motorizado y tráfico en la ciudad de Santo Domingo. El sector cuenta con distintos instrumentos de planificación general y específicas que guían sus acciones (vgr. el Plan Nacional de Infraestructura 2020-2030, la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030, el Plan Nacional Plurianual del Sector Público 2021-2024, o el Plan de Movilidad Urbana del Gran Santo Domingo, entre otros).

13. Las principales arterias de la red de transporte se extienden de noroeste a sureste, conectando la capital, los principales puertos y aeropuertos, y los centros económicos y turísticos. La infraestructura vial es el principal canal de conectividad en las regiones productivas de RD, dado que el transporte de carga es principalmente terrestre. Los puertos y aeropuertos se focalizan en el movimiento de carga de comercio exterior. Hay enlaces ferroviarios construidos durante la segunda mitad del siglo XIX, pero están abandonados (el BCIE está financiando un estudio de prefactibilidad para un tren de pasajeros y carga entre Santo Domingo y Santiago de Los Caballeros). En cuanto al transporte de pasajeros, la mayor parte del movimiento doméstico es terrestre, ya que las distancias entre los principales asentamientos urbanos son relativamente cortas. Los dos aeropuertos más concurridos del país manejan un número insignificante de pasajeros nacionales, y la mayor parte de los vuelos tienen origen/destino en el exterior.

14. Alta densidad y nivel de pavimentación de la red vial, con buena accesibilidad general, aunque existe una brecha de conectividad en la zona fronteriza. En comparación con la región, RD presenta mejores indicadores de densidad de carreteras (0,29 km/km² vs 0.18 de LAC) y de tasa de pavimentación (54,7% vs 27% de LAC), aunque se encuentra lejos de los registros de la OCDE. A nivel de accesibilidad, los indicadores agregados también son relativamente buenos; el 76% (91%) de la población rural vive a menos de 2 km de una carretera principal (cualquiera), y el 81% de la población vive a menos de 1 hora de una ciudad (el tiempo promedio es de 37 min); en ambos casos, supera a varios de los países de la región (i.e. Costa Rica, Honduras y Guatemala). Sin embargo, el acceso a los mercados está muy concentrado en torno a la capital y la conectividad difiere a lo largo del país; la brecha es particularmente evidente en las provincias fronterizas del centro y sur (Pedernales, Independencia, Elías Piña y Baoruco). Esta brecha se manifiesta en una baja accesibilidad a los mercados, baja conectividad con las provincias vecinas y baja densidad y calidad de las carreteras dentro de las provincias; una situación que limita el potencial de desarrollo productivo y desincentiva la ubicación de las empresas en la zona, que es uno de los principales factores del rezago productivo y de los mayores niveles de pobreza.

15. La seguridad vial es uno de los mayores retos del gobierno. La tasa de mortalidad en siniestros viales en RD llega a 35 muertes cada 100 mil habitantes, más del doble del promedio de LAC y uno de los mayores del mundo; usuarios de motocicleta con el 63% y peatones con el 20%, representan la mayoría de las víctimas. El 42% de las muertes ocurren en las autopistas; y más precisamente, entre 25% y 30% se dan en el corredor que une Santo Domingo con Santiago (Autopista Duarte). De acuerdo con evaluaciones de iRAP, el 74,5% de la Autopista Duarte (está en reconstrucción con fondos públicos) y el 40% de la Avenida Las Américas fue calificado con 1 y 2 estrellas; en las tres carreteras principales, el 78% de la infraestructura es insegura. La composición de la flota y la condición técnica de los vehículos

también son factores relevantes; la flota se compone de 52% motocicletas, 26% automóviles y 12% vehículos de carga; mientras que el 43% de la flota total tiene más de 20 años, puesto que no existe un programa de chatarrización vehicular. El INTRANT tiene el mandato de trabajar en seguridad vial (cuenta con un Observatorio Permanente de Seguridad Vial); sus principales necesidades son la comunicación del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial (publicado en noviembre de 2021), la regulación de la Ley de Seguridad Vial, el control de velocidad en carreteras, el registro de motocicletas y uso de casco, y la medición del impacto de accidentes. La meta es reducir las muertes por accidentes de tránsito en un 50% para 2030.

16. El desempeño logístico está en línea con el promedio regional, y el transporte no es identificado como una limitación importante; aunque hay aspectos por mejorar. El desempeño logístico del país está en línea con el promedio regional, aunque se necesitan mejoras en aduanas, infraestructura y competencia logística. En la comparación, los costos de envío en RD son ligeramente más bajos para contenedores y graneles secos, y similares para graneles líquidos. Un porcentaje relativamente bajo de empresas identifica el transporte como una limitación importante; 13,8% en comparación con 27% promedio de LAC. También es menor la proporción de pérdidas de productos durante el envío al mercado doméstico, 0,6% en comparación con 1,3% de LAC. Sin embargo, se registra una baja productividad del servicio de transporte de carga por carretera; la flota de camiones es antigua (edad promedio de 21 años), e ineficiente (distancias medias recorridas bajas, y baja utilización anual con 9.000 km/camión/año en promedio), y las tarifas son relativamente altas -USD 4,75 por km en promedio-. Los desafíos asociados a la eficiencia logística interurbana se extienden a la infraestructura de acceso a la ciudad, especialmente en lo que refiere a la congestión, existiendo también limitaciones en la logística de última milla. Todo esto contribuye a aumentar los costos logísticos y a encarecer los productos y servicios a la población, al tiempo que afecta negativamente la competitividad nacional.

17. Buen nivel de conectividad marítima con alta concentración de movimientos en la zona de Santo Domingo. El sistema portuario del país incluye 13 puertos, aunque el 70% de todo el tráfico (en toneladas) y el 90% del tráfico de contenedores (en TEUs) es manejado sólo por dos puertos en el sur del país (Haina y Caucedo). En la costa norte, Manzanillo y Puerto Plata representan sólo el 5%-6% del total de toneladas movidas. El 70% del tráfico portuario corresponde a flujos de importación, mientras que sólo el 14% es exportación, y el 16% restante tráfico de tránsito; alrededor del 80% del comercio internacional del país es marítimo. En general, la centralidad de RD en el comercio mundial de mercancías es superior al promedio de LAC; el puerto de Caucedo tiene valores LSCI significativamente más altos que el resto, lo que refleja su centralidad para las operaciones globales de envío y transbordo (admite buques New Panamax y cuenta con la única zona de libre comercio ubicada dentro de una instalación portuaria en la nación); mientras que Haina se centra en líneas nacionales, regionales y alimentadores a puertos que no son directamente accesibles por Caucedo. Ambos presentan una baja concentración de mercado. Puerto Plata, el más pequeño de los tres puertos, tiene un menor número de líneas navieras prestando servicios y, en consecuencia, una mayor concentración del mercado.

18. El sector aéreo es crucial para un país que depende en gran medida del turismo; la conectividad es relativamente buena. RD tiene 19 aeropuertos, incluyendo 8 aeropuertos internacionales. Punta Cana (7,3 millones de pasajeros) y Las Américas (3,5 millones de pasajeros y el principal punto de entrada de ayuda humanitaria para toda la isla de La Española) son los dos principales aeropuertos internacionales, ambos son privados. Se prevé para 2024 un nuevo aeropuerto internacional, Bávaro IA, un proyecto

desarrollado de forma privada con un costo de más de USD 200 millones. En comparación con sus pares, la conectividad de Punta Cana a ciudades bien conectadas está detrás de sus pares y ha visto una tendencia a la baja en la última década, mientras que Santo Domingo se considera bien conectado. RD generalmente supera a sus pares en la supervisión de los estándares regulatorios para los aeropuertos, sin embargo, hay margen de mejora en las operaciones; es necesario modernizar los aeropuertos (especialmente para la carga) y mejorar las reglamentaciones.

19. El proceso de urbanización rápido y no planificado genera desafíos para los sistemas de transporte urbano. El proceso de urbanización crea externalidades de aglomeración positivas para el crecimiento económico, pero al mismo tiempo, la expansión urbana no planificada genera externalidades negativas, como una alta presión sobre los recursos naturales, viajes más largos que aumentan la congestión y la contaminación, dificultades para la provisión de servicios públicos, entre otros, afectando la calidad de vida de la población. Los servicios de transporte público, que suelen representar la única opción de movilidad para la población de menores recursos, actúan como limitante de acceso a las oportunidades económicas (en Santo Domingo el 70% de los viajes diarios durante las horas pico se realizan en transporte público, el 85% de los hogares no poseen automóviles, sin embargo el espacio vial es priorizado para los automóviles particulares y no para el transporte público). El desafío es mayúsculo para las principales ciudades, Santo Domingo y Santiago.

20. Santo Domingo: congestión y deficiente prestación de servicios de transporte público. El Gran Santo Domingo (GSD) está formado por los municipios de Distrito Nacional, Santo Domingo Oeste, Los Alcarrizos, Santo Domingo Norte y Santo Domingo Este. La congestión es uno de los principales problemas del GSD; con un tercio de los 3,1 millones de viajes al día realizados en automóviles privados (la propiedad de automóviles se ha duplicado en la última década), el tiempo promedio de viaje agregado (automóvil, autobús, caminata) es de 75 minutos y la velocidad media del transporte público en horas pico es de 8-10 km/h. El transporte público está dominado por los denominados "Conchos"¹, con unas 16.000 unidades; hay 200 autobuses y 3.000 minibuses y microbuses. La flota de vehículos de transporte público es desorganizada, anticuada (promedio de 23 años), peligrosa y contaminante (el transporte representa el 20% de las emisiones de CO₂ del GSD con 1 millón de toneladas anuales: el 56% proviene de los automóviles, el 16% de los "Conchos" y el 15% de los autobuses). También hay un sistema de metro urbano funcionando desde 2009 que tan sólo representa el 9% de los viajes, y un teleférico integrado al mismo. Las tarifas de transporte son: conchos entre DOP 25-50 (USD 0,44-0,88), autobús DOP 15 (USD 0,26) y metro DOP 20 (USD 0,35) con su propio sistema de boletos. El COVID-19 impactó considerablemente la demanda de transporte público, sin embargo, ya ha recuperado los niveles pre-pandemia.

21. El sistema de metro de GSD: buenos indicadores de servicio como parte de un proceso de optimización; su ampliación avanza rápidamente. El Plan Maestro incluye el desarrollo de 6 líneas de metro, además de un sistema de rutas alimentadoras y autobuses integrados. Actualmente operan dos líneas y se está aumentando su capacidad mediante la compra de más material rodante (ya han llegado 18 coches para la línea 1 y se han ordenado 30 más que llegarán en 2023). Está en curso la ampliación

¹ Taxis compartidos que transportan hasta 6 pasajeros a la vez, en vehículos sedan no regulados que operan como un servicio de paratransito.

de la Línea 2C en la Autopista Duarte (con un costo de USD 506 millones, iniciada en febrero de 2022 y con finalización prevista en 2024), que además conectará con el Teleférico Los Alcarrizos (por finalizar a fines de 2022). La futura ampliación 2D en Avenida San Vicente tendrá los diseños listos en mayo de 2022 y el costo estimado es de USD 270 millones. De acuerdo con el operador -OPRET-, los indicadores muestran un servicio de metro fiable: puntualidad de 94% en la Línea 1 y 93% en la Línea 2; cumplimiento de la frecuencia del 98% en la hora pico; regularidad, no superó más de dos minutos al intervalo ofrecido; y disponibilidad del servicio, 91% del tiempo (89% en el caso del teleférico). El subsidio actual para la operación del metro es del 85%.

22. Con un innovador modelo de corredor por corredor, el INTRANT está transformando a los antiguos propietarios de Conchos en operadores de autobuses, sin embargo, es necesario establecer un programa de chatarrización. No existe una regulación o política de renovación de la flota, los años máximos de vida útil no se cumplen, el INTRANT asigna las rutas, establece los KPIs y supervisa. El primer corredor transformado es el de la Avenida Nuñez de Cáceres: el corredor tiene una longitud de 10,2 Kms con paradas cada 380 metros; INTRANT negoció con los antiguos propietarios de 136 "Conchos" la creación de nuevas empresas de transporte para la adquisición de 30 autobuses diésel EURO V de 90 pasajeros, con un crédito del Banco Nacional; mueve 7.900 pasajeros al día. El segundo se hizo en la Avenida Winston Churchill: 47 autobuses de 90 pasajeros reemplazaron a 350 Conchos; 285 conductores se convirtieron en accionistas de las nuevas compañías de autobuses; transporta 32.000 pasajeros al día en 12 kilómetros y 64 paradas. Y el tercero en la Avenida Charles de Gaulle (lado este): inaugurado en marzo de 2022 con 17 kilómetros y 69 paradas, utilizando también autobuses de 90 pasajeros.

23. Otros proyectos metropolitanos prometen modificar el sistema de movilidad, aunque algunos van a paso lento. Un proyecto de BRT en Avenida La Independencia - Luperón avanza a un ritmo muy lento; con una extensión de 20 km, entraría en operación en 2026 y cuenta con el apoyo de AFD para la realización de los estudios (que también está impulsando la actualización del modelo de transporte de la ciudad y un diseño operativo para autobuses). Otro proyecto de BRT, en la Avenida Ecológica, fue identificado como el de mayor demanda potencial, especialmente por el nuevo desarrollo urbano Juan Bosco, sin embargo, por la baja demanda actual se pasó de BRT a carril prioritario; hay una oportunidad para la renovación urbana y DOT, ya que la zona de alrededor todavía se está consolidando, aunque no hay ninguna agencia que trabaje en esto. Por otro lado, sin estudios que respaldaran la decisión, el Ministerio de la Presidencia decidió cambiar un corredor BRT en la Avenida 27 de Febrero por un Tren Metropolitano y extenderlo hasta aeropuerto internacional Las Américas; tendrá 41 estaciones y tramos soterrados, elevados y al nivel de la calle, con una demanda esperada de 20,000 pasajeros por hora por sentido. Otras iniciativas incluyen: un piloto con 22 autobuses eléctricos de 50 pasajeros en el corredor de la Avenida La Independencia, antes de que se implemente el BRT o en la Avenida Lincoln, aún no hay una decisión unificada del gobierno al respecto; una zona de acceso restringida donde no se permitan automóviles y camiones; corredores eléctricos en la ciudad colonial, con transporte provisto por autobuses eléctricos de 7 metros y sin permiso para autos; y finalmente, hay una iniciativa privada para instalar cámaras para multar las infracciones de tránsito (la DGAPP está en proceso de licitación para la evaluación de factibilidad de esta propuesta).

24. El transporte no motorizado es prácticamente inexistente; hay una falta de infraestructura peatonal y ciclista para moverse de manera segura. Sólo el 1% de la gente usa bicicletas a diario. ADN

construyó 7 kilómetros de ciclovía en la Avenida Simón Bolívar con muy bajo uso; después de un año de funcionamiento, ha encontrado oposición de los ciudadanos, especialmente de los automovilistas que invaden el carril de la bici, incluso destruyendo el separador (hormigón) con el tráfico mixto dejando a los ciclistas desprotegidos (está en proceso su reemplazo por otros más resistentes). Parte del problema es la falta de conectividad, ya que sólo llega al centro histórico. La siguiente fase incluye la construcción de otros carriles para bicicletas de 14 a 18 kilómetros en Winston Churchill y Abraham Lincoln, que conectarían con el metro. Además, hay 9 kilómetros construidos en el malecón. Por su parte, las aceras son estrechas e inexistentes en algunos casos, y no hay pasos de peatones en las intersecciones; ADN ha mejorado algunas aceras y se ha mejorado la iluminación.

25. En Santiago De Los Caballeros, la segunda ciudad más grande, la informalidad es peor que en Santo Domingo, con los Conchos como principal modo de transporte. Está en marcha un proyecto de monorriel. El 34% de los viajes en la ciudad se realizan en Conchos y el 23% en autos privados; el bus tiene una participación marginal -3%- , y los viajes en bicicleta son insignificantes. El viaje promedio es de 30 minutos. En 2022 comenzó la construcción de la fase 1A de un monorriel (15 km de un total de 22 km) con un contrato con ALSTOM. Además, con el apoyo de la AFD se espera actualizar el modelo de transporte de Santiago, incluyendo el diseño operacional de los autobuses.

2.3. DIGITAL

26. El sector de telecomunicaciones en RD presenta altos niveles de concentración en diversos segmentos. Dos consorcios administran 5 cables submarinos que conectan a RD: América Móvil y C&W Networks. América Móvil es una empresa integrada verticalmente que brinda servicios en la primera, media y última milla de la industria de las telecomunicaciones. Cuatro empresas proporcionan servicios de transporte en la media milla; sin embargo, el servicio está disponible sólo en el 60.3% de los municipios. Claro, filial de América Móvil, presta el 72% de los servicios de telefonía fija, 62% de líneas de prepago para servicios móviles, y 59% de líneas de pospago; también posee el 59% del total de suscripciones para Internet y el 57% para TV paga. La Empresa de Transmisión Eléctrica Dominicana administra la Red Nacional de Fibra Óptica (RNFO); cuenta con 1.540 km de cables de fibra óptica a lo largo de la red eléctrica -y varios enlaces planificados a áreas menos pobladas-; sin embargo, RNFO aún no está conectado a ningún cable submarino y proporciona servicios de transporte principalmente para agencias gubernamentales.

27. El consumo de ancho de banda internacional se encuentra por debajo del promedio de LAC, con alta participación relativa de proveedores de red troncal de internet (PRT). El consumo promedio de ancho de banda internacional fue de 73 kbps por usuario en 2020, mientras que el promedio para el continente fue 1,3 veces mayor. En todo el mundo, los proveedores de contenido están adquiriendo un rol cada vez más central en el consumo de ancho de banda internacional; esto se verifica también en LAC, en 2021 representaron el 36% consumo, mientras que el 64% restante corresponde a los PRT; pero se espera que alcancen una relación de 47% vs 53%, respectivamente, para 2028. En RD, en 2021 los PRT representaron el 91% del consumo, y se espera que mantengan esa proporción a futuro.

28. Los precios promedio de tránsito IP de RD estarían indicando una serie de debilidades que afectan al mercado. Los precios del ancho de banda internacional (tránsito IP) proporcionado por cables submarinos están por encima del promedio de LAC y de islas similares de todo el mundo; incluso están entre los más altos del mundo para tecnologías de transferencia de velocidad equivalentes (para

tecnologías más rápidas, los precios se vuelven más competitivos). Además, no siguen la tendencia internacional a la baja sino que se mantuvieron estables en términos nominales durante los últimos cuatro años. Esto podría ser el resultado de un conjunto de características estructurales que influyen en el comportamiento de los actores del mercado, como ser el grado de concentración del mercado², la capacidad institucional, el entorno regulatorio, la existencia de barreras de entrada e incentivos para la inversión, entre otros. Cabe mencionar que hay dos proyectos de cable submarino planeados para aterrizar en el país: el cable Sam-1 (Telxius) ya está operativo en LAC, y si bien se planeó conectar a RD, la conexión aún no es efectiva; y está previsto que Cable BSCS (Blackburn Technologies) esté operativo en 2023.

29. Existen diversas varias barreras de competencia en todos los segmentos de la cadena de valor. El régimen de licencias y concesiones, junto con los gravosos procedimientos de calificación para prestar servicios de telecomunicaciones, restringen la entrada en el mercado (por ejemplo, la obligación de registrarse como empresa de RD). La ausencia de tarifas reguladas de itinerancia al por mayor y al por menor da a los operadores dominantes la capacidad y el incentivo de cobrar tarifas más altas a los operadores extranjeros. El acceso restringido a las licitaciones de asignación de espectro para los operadores actualmente con licencia puede limitar el acceso al sector móvil. Las barreras administrativas para el despliegue de infraestructuras, principalmente a nivel municipal, limitan la entrada/expansión del mercado. La falta de un uso compartido real de las infraestructuras entre los operadores de telecomunicaciones debido a una regulación tarifaria ineficaz, que limita el acceso de terceros a las conexiones internacionales o al loop local. El acceso a la infraestructura esencial es obligatorio para los operadores sin poder de mercado significativo, lo que impone obligaciones onerosas a los nuevos/pequeños operadores y restringe la inversión. En los mercados minoristas, hay prohibición de conductas lícitas para los operadores sin poder de mercado significativo (agrupación, discriminación de precios, etc.) y falta de regulación ex ante de las tarifas de interconexión.

30. RD debe mejorar en prácticamente todos los aspectos que generan barreras a la conectividad. En general, el desempeño es débil al analizar los distintos componentes que explican el nivel, eficiencia y eficacia de la conectividad digital: disponibilidad, asequibilidad, calidad y uso.

- **En términos de infraestructura de datos, hay dos IXP, pero no hay centros de colocación o rampas de acceso a la nube.** RD tiene dos IXP activos, uno establecido en 2005 y otro en 2020. Los flujos de tráfico del establecido en 2020 (promedio anual) son de aproximadamente 2.5 Mbps, que es bastante bajo y muestra un IXP de etapa temprana con alcance para crecer y atraer pares. No hay centros de colocación ni rampas de acceso a la nube.

- **Cobertura 3G y 4G comparable a la media de la OCDE. El país aún no ha desplegado 5G, pero la licitación está en marcha.** La cobertura 3G es del 99% y la cobertura 4G del 97% de la población. Las provincias del sudoeste (por ejemplo, Pedernales e Independencia) son las áreas menos cubiertas, así como parte de Santiago y San Juan, en la zona de la cordillera central. El país aún no ha comenzado el despliegue de 5G, sin embargo, ya se han otorgado licencias de concesión y operación de frecuencias;

² La evaluación geográfica del mercado sugiere que hay cuatro mercados subnacionales en RD: en Puerto Plata hay una estructura de mercado duopólico, mientras que en Punta Cana, Santo Domingo y Haina hay monopolios.

Claro aportará 53,1 millones de dólares por dos décadas de concesión, mientras que la empresa Altice aportará 20,6 millones que garantizan 14 años de uso del espectro.

- **La penetración de la telefonía fija y de Internet en el hogar sigue siendo baja y desigual entre las regiones.** El 36% del total de hogares tienen un teléfono residencial; en El Valle apenas llegan al 14,1%. Mientras que sólo el 16,1% de los hogares tiene internet; la región de Cibao Noreste registra la menor proporción con un 8,4%. Estos valores, además de presentar grandes diferencias entre zonas urbanas y rurales, y entre niveles socioeconómicos, son marcadamente inferiores a los registrados en otros países de la región. Por otro lado, el 81% de los jefes de hogar a nivel nacional tienen un teléfono móvil; mientras que en El Valle -87%- y Cibao Nordeste -82%- se alcanzan los valores más altos.
- **La asequibilidad puede mejorarse tanto para la banda ancha fija como para la móvil.** La asequibilidad de la banda ancha fija y móvil es superior al 2% de la RNB per cápita, el nivel establecido por la Unión Internacional de Telecomunicaciones.
- **Los impuestos son relativamente elevados.** RD es el segundo país de LAC que más grava los servicios de telecomunicaciones, con un 30% de impuestos directos. En el caso de los usuarios incluye: 18% de Impuesto sobre Transferencias de Bienes Industrializados y Servicios (ITBIS), 10% de Impuesto Selectivo al Consumo (ISC, sólo está presente en 6 países de LAC) y 2% de Contribución al Desarrollo de las Telecomunicaciones (CDT). En el caso de los operadores de red: 27% del impuesto sobre la renta. Además, deben pagar a los municipios por el despliegue de sus redes, por costos administrativos, permisos y autorizaciones.
- **La calidad de la banda ancha fija y móvil es inferior a los puntos de referencia regionales y de grupos de ingresos.** La calidad de Internet sigue siendo un problema, particularmente en provincias como Montecristi, Santiago Rodríguez, Independencia, Elián Pina, Bahoruco, El Seibo, Monte Plata, entre otras. La velocidad de la banda ancha fija es un 68% inferior al promedio de LAC, y de la móvil entre un 25% y un 32% inferior.

2.4. ASPECTOS TRANSVERSALES

31. **La inversión del sector público es baja y está disminuyendo, mientras que la participación del sector privado a través de las APP no ha compensado la tendencia.** La inversión pública en infraestructura osciló alrededor del 1,3% del PIB en promedio en la última década, en torno al promedio de LAC, pero lejos de los países con mejor desempeño en Centroamérica (Panamá, Costa Rica y Nicaragua); además ha ido disminuyendo, sobre todo en los últimos 3 años donde se situó por debajo del 0,75% del PIB. El transporte ha sido el principal destino de la inversión con una media del 55% entre 2009 y 2021, seguido por energía -30%-, agua y saneamiento -14%- y telecomunicaciones -0,4%-. Se ha sumado algo de capital del sector privado a la inversión en infraestructura, pero no ha sido suficiente para romper la tendencia general a la baja.

32. **Las inversiones con participación privada se focalizaron en energía, seguidas por transporte; este sector tuvo una experiencia relevante, aunque inconstante y diversa.** Las inversiones privadas entre 2000 y 2020 se han destinado principalmente a energía -USD 3.100 millones-, mientras que el transporte ha generado un interés menor -USD 1.900 millones-; aproximadamente un tercio de los proyectos han requerido apoyo de los BMD. En el caso de transporte los últimos proyectos fueron dos

concesiones de terminales portuarias en 2013, lo que refleja una escasa participación privada en el sector en los últimos años. Asimismo, la proporción del capital en dificultades o cancelado es mayor en el sector del transporte, especialmente en las carreteras.

33. Un historial de proyectos de concesiones viales terminados anticipadamente, relacionados con grandes contingencias y no cumplimiento. Actualmente no hay concesiones viales vigentes, todos los contratos firmados desde 2001 se terminaron antes de tiempo. Las carreteras de peaje operadas bajo concesión, han estado entre las más difíciles en términos de asignación de riesgos y costos fiscales imprevistos. Los pagos del Gobierno por terminaciones anticipadas -en concepto de reembolso de inversiones ejecutadas y compensaciones- ascendieron a USD 590 millones (5 proyectos). Los últimos casos fueron los de La Autopista Nordeste y el Boulevard del Atlántico, en 2021. El gobierno proporcionó garantías de ingresos mínimos para ambos proyectos sobre la base de estimaciones de demanda demasiado optimistas, que nunca se materializaron, representando un riesgo que no se cubrió a través de un mecanismo de contingencia. Ante los altos pagos esperados -USD 2.400 millones hasta 2038-, se optó por la terminación anticipada con pago de compensación -USD 410 millones-. Entre las posibles causas que llevaron a esos resultados puede considerarse una baja rigurosidad de los procesos de diligencia debida y planificación del proyecto; la adopción de riesgos sin condiciones para gestionar - que podrían haberse transferido al sector privado-; y una supervisión fiscal insuficiente sin una evaluación adecuada de los costos y posibles impactos.

34. Los proyectos portuarios y aeroportuarios han tenido una buena dinámica para la inversión privada, con proyectos estratégicos en funcionamiento. Tanto las concesiones como los aeropuertos privados han contribuido a la competitividad del país y han demostrado ser un negocio viable para los inversores privados. El 67% de los aeropuertos están bajo contrato de concesión -son 3 contratos que afectan a 8 aeropuertos y 44% del tráfico- (última concesión adjudicada en 1999); mientras que un aeropuerto internacional 100% privado -Punta Cana- opera desde 1982. Por otro lado, la autoridad portuaria ha confiado en el sector privado para ampliar y gestionar las terminales portuarias estratégicas. El 46% de las terminales portuarias están concesionadas: 3 terminales portuarias privadas y 3 públicas; las últimas concesiones adjudicadas en 2013 fueron la Terminal de Cruceros Amber Cove, y las terminales portuarias de Samaná (inversiones de 73 millones de dólares). Actualmente se encuentra en contratación la terminal de cruceros de Puerto Duarte-Arrollo Barril, con inversiones estimadas de 60 millones de dólares.

35. El tamaño pequeño de los inversores y bancos ineficientes complican la financiación de la infraestructura. El crédito al sector privado es bastante bajo, al igual que la presencia de inversores institucionales en la economía, lo que limita las fuentes de capital; aunque el alto crecimiento y un ecosistema en evolución deberían mejorar esta situación con el tiempo. Los bancos son los más ineficientes del grupo de países pares de la región. No obstante, cualquier alternativa que busque revertir la situación debería incorporar a estos dos actores, incluso en el caso de los fondos de pensiones, para que se sientan cómodos con los riesgos de proyectos.

36. La alta y creciente concentración de bancos hace que el financiamiento de infraestructura sea una cuestión de movilizar a unos pocos actores. La concentración bancaria hace que el crédito a la infraestructura dependa de las preferencias y la experiencia de un pequeño número de tomadores de decisiones, lo que podría ejercer presión sobre los mayores rendimientos de los proyectos, pero

también puede aumentar la capacidad de préstamos. La creciente presencia de BanReservas, Popular, BHD León y Scotiabank, ha alcanzado el 75% de los activos totales desde el 46% en 2018. Hay un límite legal de préstamos del 10%, que significa que los préstamos a un sólo patrocinador no pueden superar los USD 417 millones (si un patrocinador está presente en un número de proyectos, la cantidad se divide entre ellos). A finales de 2021, la cartera total de préstamos de los bancos -de USD 20.600 millones- era saludable, con solo el 1,2% en préstamos vencidos, aunque los aumentos de tasas y la indulgencia pasada pueden aumentar este número. Los préstamos a energía y servicios públicos (83% en USD) representan el 2,1% (USD 518 millones) del crédito a la cartera del sector privado, lo que sugiere que los mayores actores son instituciones extranjeras; mientras que en la construcción es del 5,8% (USD 1.400 millones) con un quinto en USD.

37. El mercado de deuda pública está fragmentado y tiene una liquidez relativamente baja. Hay dos curvas de rendimiento, una en dólares y otra en pesos dominicanos, ninguna con grandes cantidades de negociación, lo que complica la capacidad de los inversores para valorar adecuadamente el riesgo de otros activos financieros. La emisión fragmentada en dos mercados y en un gran número de series -en pesos- da como resultado montos de negociación bajos, mientras que los bonos USD tienen el problema opuesto, un número de referencias demasiado bajo. Los montos de negociación de ambas curvas de rendimiento no alcanzan un promedio de USD 50 millones por día y la mayoría de las transacciones son en un sólo bono en pesos. Dada la escasa liquidez y las pequeñas cantidades por emisión, los inversores extranjeros representan menos del 2% de las tenencias totales.

38. El crecimiento de los activos de los fondos de pensiones los convertirá en un actor relevante en un horizonte a medio plazo, mientras que las compañías de seguros tienen un rol marginal. Los activos gestionados por planes de ahorro para la jubilación no fueron altos en 2020 -15,5% del PIB-, pero han crecido al 16,2% anual acumulado en moneda local en los últimos cinco años y deberían ser relevantes en el mediano plazo; se destaca que su rentabilidad anual ha disminuido de aproximadamente 7% al 3%-4% en los últimos dos años. Por su parte, las compañías de seguros son demasiado pequeñas para ser relevantes, ya que comprenden carteras totales de sólo USD 860 millones -1% del PIB-. Los Fondos de Pensiones han adquirido bonos de las emisiones de RD Vial.

39. Las inversiones de los fondos de pensiones se concentran en títulos públicos, dados los escasos incentivos para diversificar las carteras y el probable *crowding out*; la regulación desincentiva la inversión en infraestructura. A pesar de una regulación que permitiría la inversión en infraestructura, no existe una categoría específica; las limitaciones de capacidad son probablemente un problema, atento a que los fondos de pensiones no tienen experiencia en el rubro. La regulación es muy generosa con inversiones en bonos del gobierno (60% de la cartera), títulos del banco central (50%) e instrumentos bancarios, incluidos depósitos (75%). Hay una categoría separada adicional para los bonos de infraestructura del gobierno (10%), pero estos no son bonos de proyecto. Si bien no existe una categoría específica para los instrumentos de infraestructura del sector privado, los fondos cerrados y los títulos de los fondos fiduciarios tienen asignaciones del 15% cada uno (los bonos de "RD Vial" entran en esta última categoría); sin embargo, todas estas categorías están subutilizadas. Las capacidades técnicas para asumir riesgos en los equipos de inversión están por debajo del estándar necesario para la inversión en infraestructura, aunque están mejorando.

40. Los fondos de infraestructura son una novedad en términos de inversiones del sector privado, pero su impacto es limitado; otros instrumentos que pueden ser pertinentes están infrutilizados. Los fondos de infraestructura son relativamente nuevos y han despertado el interés de los fondos de pensiones, que son los principales inversores, atrayendo el 2% de su cartera. Estos fondos tienden a asumir más riesgos que los bancos a través de plazos más largos -entre 15 y 25 años, asegurando capital a largo plazo- o posturas subordinadas, dado su perfil de riesgo. Entre las limitaciones, la pequeña cantidad y el tamaño de los proyectos impide que los fondos alcancen una escala significativa; además, los fondos de infraestructura no pueden solicitar capital de los fondos de pensiones según lo necesiten los proyectos. Por otro lado, la titulización y los bonos de proyecto no tienen limitaciones para ser emitidos, pero no han atraído el interés de los inversores debido a la aversión a asumir riesgos directos.

41. Los fondos fiduciarios son una solución diseñada localmente con un alto potencial, pero su concepción y diseño necesita mejorar. Se trata de diversos instrumentos utilizado ad hoc para proyectos con fines generales (carreteras o infraestructura de transporte) o específicos (estacionamientos), pero sin una estrategia consistente para su uso. Cada fondo fiduciario se vincula a un Ministerio u organismo específico que determine la gobernanza, no existiendo miembros verdaderamente independientes; las capacidades varían según el caso, y no hay un mecanismo formal para compartir habilidades y procedimientos. El capital privado se ha movilizó en un solo caso, mediante la emisión de bonos (vgr. RD Vial); sin embargo, a los inversores privados se les limita asumir el riesgo del proyecto ya que el riesgo asumido es del fondo fiduciario. No obstante, esta emisión, la mayoría de los recursos movilizados son públicos. Respecto a la gestión del riesgo, las contingencias no se contabilizan ni se cubren adecuadamente (vgr. los riesgos que conllevan las inversiones patrimoniales no se incorporan plenamente). Además, no existe una contabilidad de contingencia para todos los fondos por parte del Ministerio de Finanzas u otra institución. Por otro lado, no hay un mandato explícito para prestar o invertir en conjunto con entidades del sector privado, lo que limita el posible papel catalizador de estos instrumentos.

42. RD Vial es el fondo más desarrollado, pero necesita una gestión financiera más sólida y podría incentivar a otros actores mediante la coinversión; otros fondos con un mandato más específico y limitado podrían convertirse en movilizados de capital del sector privado. RD Vial fue creado en 2013 con el mandato de apoyar la operación y mantenimiento de las carreteras existentes y se está estudiando ampliarlo para proporcionar garantías y otros apoyos crediticios a los proyectos. Algunas de sus características principales son: activos por más de USD 1.000 millones con una alta porción de efectivo (USD 446 millones) y alto apalancamiento (12.8x); deudas no están explícitamente respaldadas por el gobierno; calificación AA+ (calificación local más alta) dado el vínculo con el gobierno; ingresos provienen de peajes o carreteras que han retornado al sector público; inexistencia de una asignación específica para apoyar cada proyecto o cobertura de contingencias; respaldo a los proyectos a través de inversiones patrimoniales, aunque no hay claridad de las implicaciones financieras; inexistencia de miembros verdaderamente independientes a nivel de gobernanza corporativa. Por otro lado, se han creado fideicomisos más nuevos, más pequeños y menos desarrollados con mandatos específicos (i.e. FIMOVIT en 2018, ParqueeT RD en 2019, y FITRAM en 2021 y Pro-Pedernales en 2022); sin embargo, ninguno de ellos moviliza capital del sector privado hasta el momento.

43. En síntesis, la mayoría de los actores necesarios para la inversión en infraestructura están en su lugar, pero la implementación es deficiente. En la plaza local, los bancos presentan baja eficiencia, alta

concentración y enfoque en préstamos garantizados tradicionales o a corto plazo, y los fondos de pensiones carecen de experiencia. Los fondos de infraestructura proporcionan un vehículo indirecto, pero se ven disminuidos por la falta de proyectos; además persiguen rendimientos de inversión anuales y estrategias comerciales inconsistentes con la inversión en infraestructura. Los fondos fiduciarios muestran una gestión del riesgo poco clara, como lo demuestra el alto apalancamiento, la posible falta de claridad en las asimetrías de riesgo (inversiones patrimoniales y pasivos de deuda) y la falta de gobernanza independiente. A nivel internacional los BMD y las instituciones bilaterales tienen una presencia clara, pero insuficiente.

44. **En cuanto al esquema de gobernanza de la inversión en infraestructura, consiente de las debilidades que impiden una mayor participación del sector privado, el Gobierno ha tomado recientemente medidas importantes.** Hasta hace poco, la participación del sector privado en los servicios de infraestructura sólo estaba regulada por la Ley de Contratación Pública (Ley 340-2006), entre otra normativa específica sectorial; la contratación pública era el único aspecto regulado de las APP y las concesiones; no había una única institución responsable de supervisar todas las etapas del ciclo del proyecto; las funciones y responsabilidades de los organismos involucrados no estaban claras, y los procesos estaban vagamente definidos; y la aplicación del marco legal existente era deficiente, al igual que la capacidad técnica relacionada con las APP en las agencias públicas involucradas. La nueva Ley de APP (Ley 47-2020) resuelve algunos de estos problemas al proporcionar un marco legal integral y una configuración institucional dedicada que incluye actores específicos para el régimen de APP; un órgano público de gobierno a nivel ministerial y una unidad de APP centralizada -la DGAPP- para evaluar los estudios de prefactibilidad y factibilidad, consolidar las evaluaciones fiscales y económicas, estructurar contratos y documentos de licitación; gestionar el proceso de adquisición, y realizar la supervisión del contrato. El Ministerio de Finanzas y el Ministerio de Planificación cumplen el rol de asegurar la racionalidad socioeconómica, el VfM y la sostenibilidad fiscal de los proyectos. Las entidades contratantes, a cargo de la preparación de proyectos y la gestión de contratos, deben complementar o desarrollar capacidades interdisciplinarias para entregar los proyectos. El esquema es deseable pero intrincado, y requerirá de coordinación y alineación interinstitucional para implementar eficientemente la agenda de APP.

45. **Más allá de los avances logrados, persisten cuellos de botella** relacionados con diferentes aspectos que definen la calidad de la gestión general de la inversión pública y los marcos y procesos de las APP/concesiones.

- **El fortalecimiento del desarrollo, la evaluación y la selección de proyectos ayudaría a garantizar que los proyectos con participación del sector privado aumenten el valor social.** Si bien el marco jurídico del SNIP está mayormente en línea con las mejores prácticas internacionales, sus disposiciones de aplicación no sirven al propósito previsto con respecto a la selección y priorización de proyectos. Para garantizar que su ejecución produzca proyectos que sean sostenibles y aumenten el bienestar público general equilibrando las consideraciones financieras y no financieras, es necesario fortalecer las funciones institucionales, elaborar reglamentos, metodologías y directrices de apoyo, y mejorar la capacidad técnica de todos los organismos pertinentes.

- **Un análisis riguroso de la asequibilidad y la evaluación del impacto fiscal de los proyectos ayudarían a proteger al Gobierno contra riesgos innecesarios.** El Ministerio de Finanzas carece de las metodologías

y la capacidad técnica para desempeñar un papel importante en la aprobación de proyectos y la financiación pública. Esto dificulta que el Gobierno gestione las implicaciones fiscales a lo largo del contrato de APP. Esto es particularmente preocupante en el caso de las propuestas no solicitadas, que son la mayoría de las iniciativas actualmente vigentes en el país. La nueva ley de APP requiere de análisis de asequibilidad y de evaluación de impacto fiscal; para ello es necesario fortalecer e implementar los reglamentos, guías y directrices correspondientes, y crear capacidad técnica necesaria.

- **Los procedimientos y metodologías de evaluación de VfM, asociados a los mecanismos de financiación privados y públicos, mejorarían la calidad de los proyectos.** Debido a la falta de una metodología de valor por dinero establecida en los marcos del SNIP, la toma de decisiones sobre la modalidad de financiamiento de la infraestructura actualmente parece ser un proceso informal, sin ningún mecanismo formal para considerar modalidades alternativas (incluida la participación del sector privado). La elección de la modalidad debe estar relacionada con los objetivos de asequibilidad, sostenibilidad, y financiación, así como con cuestiones de política sectorial, como el aumento de la eficiencia o la introducción de más competencia en el sector. Si bien la nueva ley de APP sin duda fortalecerá el proceso, no hace ninguna referencia al proceso de inversión pública tradicional; en cambio, establece un proceso separado para la preparación y el desarrollo de APP/concesión, que se ejecutaría paralelo al proceso SNIP. Garantizar una comparación sistémica entre las distintas opciones apuntalaría un sólido análisis de valor por dinero, particularmente si se aplica al principio de la fase de diseño del proyecto.

- **El aumento de la competencia y el escrutinio de los oferentes permitiría mejorar los resultados de las licitaciones y la calidad de los proyectos.** La nueva ley de APP introduce mejoras significativas en los procesos de preparación y licitación de APP/concesiones (incluidas las propuestas no solicitadas), como un cronograma más completo para el desarrollo del proyecto y un mayor tiempo para el proceso de licitación. Sin embargo, aún es necesario aclarar y compatibilizar el nivel de la maduración del proyecto al momento de las aprobaciones de las diferentes instancias. Así mismo, es importante que se establezcan mecanismos más sólidos de control de calidad e integridad para la contratación tanto de obras públicas como de APP/concesiones. También es necesario el desarrollo sistemático de capacidades en la preparación de proyectos y licitaciones para todos los organismos contratantes que desarrollan proyectos de infraestructura.

- **Existen otros aspectos específicos del esquema de APP que aún resta resolver**, al respecto se puede mencionar que: no existe un fondo de preparación de proyectos (mecanismo de financiación); sólo se establece un límite fiscal agregado, no sobre una base anual para suavizar el impacto fiscal de los proyectos; no hay regulación ni directrices sobre la contabilidad de los proyectos de APP y sus compromisos fiscales; no hay obligatoriedad de realizar sondeo del mercado; los miembros del comité de evaluación de ofertas no están obligados a tener ninguna calificación específica; no hay proceso de licitación con etapa de precalificación; no existe un umbral obligatorio para la ampliación/adición de contratos. Si bien hay varias iniciativas para ajustar el marco legal de la APP (que no cubre todos los aspectos de mejora identificados), aún no se ha logrado el acuerdo que permita avanzar con el trámite legislativo.

46. **El programa APP bajo el nuevo marco regulatorio comenzó con gran impulso, principalmente a partir de las iniciativas privadas.** Finalizando 2022 hay 13 proyectos en trámite en la DGAPP, de los cuales

4 proyectos ya cuentan con declaración de interés público (inversión estimada superior a USD 533 millones); el 83% de los proyectos en evaluación tiene un originador privado. El alcance es diverso, incluyendo proyectos de los sectores de transporte, energía, salud, y servicios, entre otros.

3. RECOMENDACIONES

47. **Esta sección presenta una hoja de ruta de acciones de política y otras reformas que buscan mejorar la conectividad de la infraestructura y la eficiencia del gasto público.** El estudio ayuda a identificar algunas cuestiones para las que se ofrecen recomendaciones de política concretas y otras para las que será necesario un análisis más detallado para confirmar el diagnóstico. La hoja de ruta se basa en las recomendaciones proporcionadas para cada uno de los sectores, así como para las cuestiones transversales de gobernanza, fondeo y financiamiento, y participación público-privadas. Se les da prioridad en función de su factibilidad, plazo de implementación e importancia previstos.

Área	Desafío	Evaluación de las medidas de política				
		Medida	Impacto esperado	Viabilidad	Plazo	Importancia
Transporte interurbano	Mantenimiento inconsistente de la red de carreteras provoca un aumento de los costos de rehabilitación y de los riesgos para la seguridad vial.	Mejorar la gestión de los activos viales ampliando la cobertura a toda la red mediante contratos a largo plazo basados en rendimientos (Crema, APP).	Compromiso garantizado con el mantenimiento de las carreteras, lo que reduce la financiación necesaria y prolonga la vida útil de los activos.	Medio	Medio ³	Alto
	El transporte terrestre de mercancías, ineficaz y costoso, perjudica la competitividad	Ampliar la capacidad del Corredor Duarte; considerar alternativas, por ejemplo, duplicar la autopista, construir una línea ferroviaria o mejorar las condiciones para el transporte marítimo de corta distancia (cabotaje).	Alivio del tráfico de mercancías entre Santo Domingo y Santiago, mejorando la congestión y la seguridad; posibilidad de reducir las emisiones de CO2.	Medio	Largo	Alto
		Reformar el sector del transporte por carretera: aumentar la formalización y la regulación de los proveedores, al tiempo que se garantizan unos mercados de transporte de mercancías abiertos y competitivos.	Mayor eficacia operativa, lo que se traduce en un servicio más fiable y asequible; mayor seguridad.	Medio ⁴	Corto	Medio
	Inadecuada conectividad de transporte obstaculiza el desarrollo de las regiones rezagadas.	Dar prioridad a la rehabilitación y a las mejoras durante todo el año en las zonas desatendidas, como el suroeste y las regiones fronterizas.	Mayor acceso de la población local a los mercados y servicios públicos, apoyando un desarrollo territorial más equitativo.	Alto	Medio	Medio
	La red de carreteras está cada vez más expuesta a fenómenos meteorológicos extremos.	Integrar la resiliencia climática en la planificación, el diseño y la gestión de la red de carreteras.	Adopción más amplia de intervenciones proactivas y diseños resilientes, reduciendo la probabilidad de daños y disrupciones.	Alto	Medio ⁵	Alto
Seguridad vial	Los comportamientos imprudentes de los operadores de vehículos magnifican los riesgos para la seguridad de los usuarios de la carretera.	Impulsar la aplicación de la normativa sobre matriculación de vehículos, límites de velocidad, uso del casco y conducción bajo los efectos del alcohol; intensificar las campañas educativas.	Menor frecuencia de accidentes de tráfico debidos a factores de comportamiento.	Medio	Medio	Alto
	Infraestructuras inadecuadas amplifican los riesgos para la seguridad de los usuarios de la carretera.	Dar prioridad a la reparación de accesos viales inadecuados, intersecciones, señalización y elementos de protección de los usuarios, basándose en un uso eficaz de los datos sobre colisiones.	Infraestructuras más seguras que reducen la frecuencia de muertes o lesiones por accidentes de tráfico.	Medio	Largo	Alto
		<u>Aumentar la movilización de recursos para invertir en seguridad vial, incluso en colaboración con el sector privado.</u>		Alto	Medio	Alto
	Cumplimiento inadecuado en la sustitución de vehículos viejos que consumen más combustible, se averían con frecuencia y suponen un peligro para la seguridad.	Implementar un programa de desguace de vehículos privados y comerciales.	Mayor seguridad operativa, menor consumo de energía, reducción de la contaminación y de las emisiones de CO2.	Medio	Corto	Medio
		Adoptar requisitos más estrictos de antigüedad, seguridad y emisiones para la importación de vehículos usados.	Menor frecuencia de accidentes de tráfico por mal funcionamiento de los vehículos; reducción de la contaminación y las emisiones de CO2.	Alto	Corto	Medio
Aplicar las mejores prácticas en los programas de desguace de vehículos.	<u>Aplicar las mejores prácticas en el diseño de la APP de inspección de vehículos.</u>	Menor frecuencia de accidentes de tráfico por mal funcionamiento de los vehículos; reducción de la contaminación y las emisiones de CO2.	Alto	Corto	Medio	
Lentos avances en la mejora de los resultados de la seguridad vial.	Fortalecer el liderazgo del INTRANT para que coordine la implementación del plan nacional de seguridad vial.	Implementación acelerada del PENSV 2030 y sus estrategias subordinadas (motocicletas, peatones).	Alto	Corto	Alto	

³ Requiere un amplio desarrollo de capacidades

⁴ Requiere un compromiso y una gestión cuidadosos de las partes interesadas

⁵ Requiere un amplio desarrollo de capacidades

Área	Desafío	Evaluación de las medidas de política				
		Medida	Impacto esperado	Viabilidad	Plazo	Importancia
Transporte urbano	La coordinación inadecuada y la fragmentación de la autoridad decisoria son obstáculos para la ejecución eficaz de los grandes proyectos de transporte urbano.	Clarificar el liderazgo institucional y la rendición de cuentas para definir prioridades y desplegar recursos, basados en la demanda dirigida a implementar la estrategia establecida en el plan maestro de movilidad de Santo Domingo.	Aceleración de la ejecución de los principales proyectos PMUS más allá de la ampliación del metro, (i.e. los corredores BRT).	Medio	Corto	Alto
		Proporcionar capacitación sobre los ciclos de inversión pública y proyectos de APP, para garantizar la calidad técnica y la armonización de esfuerzos entre las múltiples partes interesadas.	Cooperación institucional más eficaz para la ejecución de los proyectos prioritarios.	Medio	Medio	Alto
	La participación del transporte público sigue siendo modesta en un contexto de motorización y congestión crecientes.	Acelerar la expansión y la integración de las redes de transporte público en las principales ciudades, mejorando al mismo tiempo la fiabilidad y la comodidad; implantar un sistema tarifario integrado.	Cambio modal del vehículo privado al transporte público; reducción de la congestión, la contaminación, las emisiones de CO2 y mejora de la seguridad.	Medio	Largo	Alto
		Mejorar los servicios de autobuses de enlace, aumentando la cobertura, la frecuencia y la fiabilidad para apoyar el aumento del número de usuarios del transporte público. Medidas de gestión de la demanda de tráfico para reducir el uso del automóvil y lograr el cambio modal.		Medio	Medio	Alto
	La elevada antigüedad de la flota urbana aumenta los costos operativos, agrava la contaminación y empeora la congestión debido a las frecuentes averías.	Apoyar la renovación de la flota incentivando el desguace/sustitución/reciclaje de los vehículos viejos; normas más estrictas para los vehículos nuevos y usados. Mejores prácticas internacionales.	Mayor eficiencia operativa, menor consumo de combustible, contaminación atmosférica y emisiones de CO2.	Medio	Corto	Medio
		Ampliar la transición exitosa de proveedores informales (Conchos) a operadores formales de líneas de transporte.	Menos congestión, contaminación, mayor seguridad; mejora de los medios de vida de los conductores de concho.	Alto	Medio	Medio
	La creciente congestión también aumenta la duración de los desplazamientos en transporte público, lo que dificulta su utilización.	Evaluar medidas adicionales de gestión de la demanda de tráfico, como la tarificación de la congestión, con el potencial de movilizar ingresos para financiar el transporte público.	Disminución del tiempo medio de viaje para todos los modos, con menor consumo de combustible y emisiones de CO2.	Low ⁶	Largo	Alto
	La expansión urbana con bajas densidades desfavorece el servicio de transporte público.	Aclarar las funciones institucionales y crear capacidad para aplicar soluciones de DOT en las ciudades. Facultar a una agencia nacional para gestionar proyectos de DOT.	La densificación urbana en torno a los nodos de la red de transporte aumenta el número de usuarios y el valor de las propiedades, al tiempo que reduce los km recorridos y las emisiones de CO2.	Medio	Largo	Alto
El aparcamiento informal en la calle fomenta el transporte motorizado privado y obstruye las calles en detrimento de los peatones.	Garantizar una oferta y una tarificación adecuadas de las plazas de aparcamiento; implementar el aparcamiento de pago en la vía pública para movilizar ingresos y aplicar sanciones estrictas por estacionamiento irregular.	Una mejor gestión del espacio urbano, más favorable a la movilidad activa y potencialmente restrictiva de los desplazamientos en automóvil privado, lo que reduce la congestión y las emisiones de CO2.	Medio	Medio	Alto	
Configuración urbana hostil a peatones y ciclistas, que refuerza el deseo del vehículo privado por motivos de seguridad y comodidad.	Elevar el perfil de las infraestructuras de transporte no motorizado, dando prioridad a la implantación de ciclovías y planes maestros peatonales en las ciudades.	Aumento del número de desplazamientos en movilidad activa, con menos emisiones de CO2; reducción de los riesgos para la seguridad de ciclistas y peatones.	Medio	Largo	Alto	

⁶ Las medidas de demanda de tráfico podrían enfrentarse a una feroz resistencia popular en la República Dominicana, por lo que requerirían una cuidadosa planificación y comunicación.

Área	Desafío	Evaluación de las medidas de política				
		Medida	Impacto esperado	Viabilidad	Plazo	Importancia
		La política de movilidad no motorizada debe hacer hincapié en la seguridad de los usuarios, la comodidad y la integración con el transporte público (aparcamientos para bicicletas, accesibilidad a pie).		Alto	Corto	Alto
Vehículos eléctricos	Falta de preparación para acoger la entrada de vehículos eléctricos privados.	Garantizar la definición de normas industriales, incluidos aspectos medioambientales como la eliminación de las baterías; garantizar una cobertura adecuada de la red de recarga.	Un entorno más favorable a la adopción masiva de vehículos eléctricos privados.	Low	Largo	Medio
	El rápido crecimiento de las emisiones de CO2 procedentes del transporte, alimentado por el aumento de la motorización y de la congestión, amenaza el cumplimiento de la NDC.	Evaluar la adecuación de la red eléctrica para dar cabida a la demanda adicional derivada de la adopción a gran escala de vehículos eléctricos. Trabajar, en paralelo con la transformación del corredor de autobuses, en la implantación de un corredor de autobuses eléctricos.	Mayor preparación para aplicar políticas de apoyo a la transición a la movilidad eléctrica, necesaria para cumplir los compromisos de reducción de emisiones.	Medio	Medio	Alto
		Crear capacidad en el INTRANT y otras entidades para preparar la transición a la movilidad eléctrica; desarrollar y aplicar una hoja de ruta clara para la adopción de vehículos eléctricos en el transporte urbano.		Alto	Corto	Medio
	Difícil viabilidad financiera de la adopción espontánea de autobuses eléctricos por parte de los operadores.	<u>Reformar el modelo empresarial para permitir la separación de la propiedad de los activos y las operaciones; ofrecer incentivos adecuados para la adquisición y financiamiento de autobuses eléctricos; garantizar la provisión de instalaciones adecuadas de mantenimiento y recarga.</u>	Un modelo de negocio más ágil permite a los operadores de autobuses centrarse en el servicio, mientras que los inversores de capital obtienen beneficios a lo largo de la vida útil del activo; las instalaciones auxiliares permiten un funcionamiento fluido.	Alto	Corto	Alto
Marco normativo	Aplicar un marco reglamentario eficaz.	Poner en marcha una evaluación ex post del impacto de la regulación para mejorar la normativa vigente.	Identificación de áreas prioritarias donde se debe mejorar la regulación.	Medio	Medio	Alto
		Desarrollar el marco normativo para el tendido y la conservación de los cables submarinos, de acuerdo con las mejores prácticas y basándose en evidencia.	Mejora de las condiciones que puedan garantizar la rentabilidad esperada de las inversiones.	Medio	Medio	Alto
		Poner en marcha una estrategia de simplificación administrativa para hacer menos pesado el proceso de inversión.	Reforma de la normativa que crea barreras de entrada en el mercado submarino.	Bajo	Corto	Alto
Infraestructura	Pleno funcionamiento de la Red Nacional de Fibra Óptica gestionada por la ETED.	Promover la interconexión con cables submarinos y el uso de dicha infraestructura para inducir la competencia en el suministro de ancho de banda de Internet.	Convertir los mercados subnacionales de provisión de ancho de banda internacional en un mercado amplio nacional.	Medio	Medio	Alto
Información	Mejorar las capacidades institucionales del INDOTEL.	Poner en marcha una estrategia de recopilación y actualización de información sobre el sector de las telecomunicaciones.	Aumentar la información disponible para el sector, con el fin de tomar decisiones políticas basadas en evidencia.	Medio	Medio	Alto

Área	Desafío	Evaluación de las medidas de política					Organismo ejecutor
		Medida	Impacto esperado	Viabilidad	Plazo	Importancia	
Aspectos transversales							
Gobernanza	La priorización de los proyectos no parece estar sistemáticamente respaldada y evaluada a través de la comparación y la clasificación basada en criterios técnicos, financieros, sociales y ambientales.	Hacer del Ministerio de Hacienda un guardián de VfM, asequibilidad y riesgo fiscal en la selección y priorización de proyectos	Mayor impacto de la prestación de servicios de infraestructura a través de un mayor valor social de los proyectos, bajo restricciones de gestión fiscal	Bajo ⁷	Corto / Medio	Alto	MEPyD
	Fuerte incentivo político y presión institucional para actuar (demasiado) rápidamente en la preparación del proyecto	Desarrollar regulaciones, directrices y metodologías para APP/concesiones	Los métodos son claros en cada etapa del ciclo de APP (y PNS)	Alto ⁸	Corto	Alto	MEPyD
		Desarrollar capacidades en VfM y estructuración de proyectos y adquisiciones en agencias contratantes	Las agencias contratantes (y las autoridades públicas en general) están bien equipadas para gestionar la preparación, estructuración y licitación de proyectos.	Alto ⁹	Corto	Alto	MEPyD
	Las vías de participación del sector privado difieren, dependiendo de qué entidad esté a cargo	Seguir la selección y priorización de proyectos de jure en inversión pública	Mayor capacidad y credibilidad del sector público en la gestión de los procesos de participación del sector privado	Alto ¹⁰	Corto	Alto	MEPyD
Permitir una gama más amplia de enfoques de participación privada en todos los niveles (mientras que hoy en día varias entidades están acostumbradas a aplicar un solo modo)		Se incentiva a los ministerios competentes y otras autoridades públicas (incluido el nivel subnacional) a seleccionar correctamente el método de contratación y el enfoque de estructuración, a fin de presentar una cartera coherente de proyectos financiables.	Bajo ¹¹	Medio	Medio	MEPyD	
Financiamiento	La mala preparación de los proyectos afecta la financiación del sector privado.	Cubrir adecuadamente las garantías de ingresos mínimos con previsiones proporcionadas de forma independiente y con análisis de escenarios.	Permitirá al Ministerio de Hacienda disponer de mejores estimaciones y coberturas de consistencias. Proporcionará expectativas precisas a los financiadores y patrocinadores del sector privado.	Bajo	Medio	Alto	MH / BCRD
	Limitado financiamiento de infraestructura de los fondos de pensiones.	Aumentar la oferta de proyectos financiables. Modificar la normativa para permitir peticiones de capital y, como prioridad menor, crear una categoría de fondos de inversión dedicados a capital y deuda privados para proyectos de infraestructura.	Facilitará la capacidad de los fondos de pensiones y otros inversores institucionales para invertir en proyectos de infraestructura.	Medio	Medio	Alto	MH / BCRD
		Continuar con el proceso de consolidación fiscal para reducir la emisión de bonos y el posible desplazamiento de los emisores del sector privado.	Liberará espacio de los fondos de pensiones para invertir en activos distintos de los bonos del Estado y del banco central.	Bajo	Medio / Largo	Alto	MH / BCRD
	Los fondos fiduciarios del sector público funcionan por debajo de su potencial.	Mejorar la gestión del riesgo financiero de los fondos fiduciarios.	Mayor capacidad para operar sin apoyo gubernamental. Comprensión de los riesgos que	Alto	Medio	Alto	MH / BCRD

⁷ Necesidad de capacidad técnica y apoyo político

⁸ En curso asistencia técnica a la DGAPP, financiada por el PPIAF, para la creación de un manual de APP y el desarrollo de capacidades

⁹ Idem

¹⁰ En curso DPF del sector energético

¹¹ Necesidad de capacidad técnica, apoyo político y coordinación intersectorial

Área	Desafío	Evaluación de las medidas de política					Organismo ejecutor
		Medida	Impacto esperado	Viabilidad	Plazo	Importancia	
			entrañan. Mejora de la capacidad de desarrollar productos para movilizar capital del sector privado.				
		Reforzar la gobernanza incorporando de forma escalonada miembros independientes al consejo.	Decisiones orientadas a beneficiar al conjunto de la financiación de infraestructuras y no sesgadas hacia las prioridades del gobierno. Mayor transparencia.	Medio	Corto	Medio	MH / BCRD
		Modificar el mandato de los fondos fiduciarios para movilizar a los financiadores del sector privado.	Aumento de la disponibilidad de capital para financiar infraestructuras. Uso más eficiente del capital de los fondos fiduciarios utilizándolo para incorporar a agentes del sector privado en la financiación de proyectos.	Medio	Largo	Alto	MH / BCRD
PPP	Alinear las iniciativas de APP con los planes y prioridades sectoriales.	Implementar un mecanismo de priorización con criterios técnicos para conectar la planificación sectorial a largo plazo como guía/apoyo para la definición de potenciales proyectos de APP.	Selección de iniciativas de APP privadas basadas en planes gubernamentales y análisis de priorización con criterios técnicos.	Alto	Corto	Alto	DGAPP
		Desarrollar guías y procedimientos para gestionar adecuadamente las iniciativas privadas y aplicar criterios técnicos para la evaluación de proyectos.	Los proyectos de APP de origen privado se evalúan aplicando procedimientos transparentes y criterios técnicos.	Medio ¹²	Medio	Medio	DGAPP
	Adecuar la asignación de riesgos y la valoración de contingencias.	Desarrollar y divulgar una política de identificación y asignación de riesgos.	Directrices sólidas para la identificación y el tratamiento de riesgos en los proyectos de APP que refuercen la gestión de riesgos e impulsen la sostenibilidad fiscal.	Alto	Corto	Alto	DGAPP
		Reforzar las metodologías y herramientas disponibles para la valoración de riesgos, en particular para los pasivos contingentes.	Capacidad reforzada y herramientas disponibles para el análisis de riesgos y la valoración de contingencias.	Alto	Medio	Medio	DGAPP
	Solapamiento regulatorio y conflicto de esquemas en el marco legal para determinados proyectos con participación privada.	Consolidar una regulación clara sobre la aplicabilidad del esquema APP para determinados proyectos.	Certidumbre y mejor coordinación para el desarrollo de proyectos de infraestructuras con participación privada en distintos sectores.	Medio ¹³	Medio	Alto	DGAPP
	Facilitar una dotación de fondos consistente para la preparación de proyectos aplicando buenas prácticas.	Estructurar y poner en marcha un fondo de pre-inversión para APP.	Proyectos de APP bien preparados y con gran credibilidad basados en la aplicación de buenas prácticas.	Medio ¹⁴	Largo	Medio	DGAPP

¹² Podría requerir cambios normativos

¹³ Requiere aprobación legislativa

¹⁴ Requiere apoyo político y regulación

ACRÓNIMOS

ADN	Alcaldía Distrito Nacional
APP	Alianzas Público-Privadas
BCIE	Banco Centroamericano de Integración Económica
BCRD	Banco Central de República Dominicana
BMD	Bancos Multilaterales de Desarrollo
DGAPP	Dirección General de Alianzas Público - Privadas
DOT	Desarrollo orientado al tránsito
GEI	Gases de efecto invernadero
GSD	Gran Santo Domingo
IED	Inversión extranjera directa
INTRANT	Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre
iRAP	International Road Assessment Programme
IXP	Punto de intercambio de Internet (por sus siglas en inglés)
LAC	Latinoamérica y Caribe
LSCI	Liner shipping connectivity index
MEPyD	Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo
MH	Ministerio de Hacienda
MINPRE	Ministerio de la Presidencia
MOPC	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
NDC	Contribución Determinadas a Nivel Nacional
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
OMSA	Oficina Metropolitana De Servicios De Autobuses
OPRET	Oficina Para el Reordenamiento del Transporte
PIB	Producto interno Bruto
PNS	Propuestas no solicitadas
PRT	Proveedor de red troncal de Internet
RD	República Dominicana
RNB	Renta Nacional Bruta
RNFO	Red Nacional de Fibra Óptica
SNIP	Sistema Nacional de Inversión Pública
TNM	Transporte no motorizado
VfM	Valor por dinero (por sus siglas en inglés)