

Consultoría de Evaluación Económica y Debida Diligencia de la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM)

Contexto de la búsqueda:

El sistema portuario de República Dominicana se compone de 15 puertos que transportan carga, y sólo dos (Haina y Caucedo) concentran el 75% del total, ambos bajo gestión privada. Haina, principal puerto del país, se encuentra concesionado, y su rehabilitación y ampliación inicial realizada en 1975 (nuevos muelles, grúas y patios de manejo de carga) recibió el financiamiento del Banco, junto con una cooperación técnica para crear y organizar la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM). Algunos puertos fueron construidos y se manejan en forma privada y se orientan a carga especializada, como Caucedo, principal puerto de trasbordo de contenedores del país, construido en 2004. Los tres puertos ubicados en la zona norte son operados por el Estado, por APORDOM: (i) Samaná, que no registra operaciones de carga; (ii) Puerto Plata, que ha sido concesionado para su ampliación como terminal de cruceros (reduciendo la disponibilidad a un solo muelle para la carga); y (iii) Manzanillo, que posee el mayor calado natural del país y fue construido como parte de un complejo logístico privado orientado a la exportación de banano desde provincias del noroeste.

Debido a sus condiciones naturales y ubicación estratégica, a un día menos de navegación en la ruta a Estados Unidos, se planificó convertir a Manzanillo en el principal puerto del norte del país. Los ahorros de costos logísticos para el sector exportador del norte del país y Haití se estiman en el rango de 30 a 40%, dependiendo de la cadena logística de cada sector. En el sector textil, la proximidad de Manzanillo a los puertos de Estados Unidos traerá además reducciones significativas de tiempo de tránsito y de espera de la carga de importación y exportación, en un sector con una logística de procesos *just in time*. Manzanillo tuvo varios intentos de concesión que no lograron prosperar. A diferencia de Haina, en Manzanillo no se invirtieron recursos públicos en su rehabilitación, ni se fortaleció su institucionalidad para mejorar su gestión. Su infraestructura es deficiente, al igual que su conectividad con la red principal de carreteras.

La misión del equipo: Establecido en 1959, el Banco Interamericano de Desarrollo ("BID" o "Banco") es la principal fuente de financiamiento para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Proporciona préstamos, subvenciones, garantías, asesoramiento sobre políticas y asistencia técnica a los sectores público y privado de sus países prestatarios. La División de Transporte tiene una de las mayores carteras de proyectos dentro del BID, con más de US\$11.000 millones en operaciones en ejecución y con aprobaciones promedias por año de US\$1.500 millones.

Lo que harás:

El objetivo es apoyar al equipo técnico del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) con el análisis de evaluación costo beneficio de los proyectos que harán parte de la operación de crédito del país con el Banco y el diagnóstico de la situación de la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM).

El consultor asistirá al equipo de proyecto en la preparación de la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD) y a elaborar los instrumentos de planificación relacionados (Marco

de Resultados, Plan de Monitoreo y Evaluación, Plan de Ejecución del Programa (PEP) / Plan Operativo Anual (POA) y Análisis de Riesgos, entre otros). Las actividades a cargo del Consultor incluyen:

A. Evaluación económica del proyecto de rehabilitación y ampliación portuaria:

- I Informe de Evaluación Económica. El consultor realizará la evaluación económica independiente de los proyectos a partir de la información contenida en cada uno de los estudios suministrados por la Unidad Técnica de Muelles y Puertos (UTPM) y la Dirección Técnica (DT) del Ministerio de Obras y Comunicaciones (MOPC), así como de estimaciones propias debidamente fundadas. El consultor deberá realizar la modelación usando metodologías apropiadas (HDM-IV en caso de carreteras). Se espera que el consultor reporte índices de rentabilidad económica, indicando los costos de inversión y mantenimiento utilizados, los beneficios económicos y sociales considerados y los supuestos para su estimación (carga/tráfico, costos de operación portuaria/vehicular, tiempos y costos de viaje, período de análisis, tasa de descuento, etc.). La evaluación incluirá un análisis sensibilidad de las variables críticas susceptibles de variación para cada proyecto presentado. La estructura del informe se realizará conforme a los lineamientos del equipo de proyecto.
- II Informe de Análisis de Diseño de Carreteras. El consultor preparará el Informe de Análisis de Diseño de los proyectos de carreteras que harán parte de la operación del país con el Banco, el cual formará parte de los anexos del POD. Para ello, se basará en los estudios que actualmente tiene la DT del MOPC verificando que la opción técnica seleccionada para los proyectos sea adecuada en base a las características propias de los mismos. Además, el consultor verificará las cantidades estimadas y la razonabilidad de estas de acuerdo con la alternativa planteada para cada proyecto y hará los ajustes donde sea necesario. La estructura del informe se realizará conforme a los lineamientos del equipo de proyecto.
- III Elaboración de Anexos del POD. El consultor apoyará al equipo de proyecto elaborando los siguientes instrumentos que se anexan al POD: Marco de Resultados con la definición de los indicadores respectivos de acuerdo con la disponibilidad de información, Plan de Monitoreo y Evaluación, PEP / POA y Análisis de Riesgos y cualquier otro insumo necesario.

B. Debida Diligencia: rol y funcionamiento de Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM)

- I El consultor elaborará un informe con un diagnóstico preliminar del rol y funcionamiento de APORDOM, incluyendo la comparación con entidades similares en otros países de la región como benchmarking y presentará recomendaciones sobre lineamientos para el ajuste de la regulación del sector portuario de República Dominicana.

Entregables y cronograma de pagos:

El Consultor elaborará los siguientes Informes:

- Plan de trabajo para el óptimo desarrollo de la consultoría.
- Informe 1: Incluirá un informe intermedio de las actividades realizadas por el consultor que deberán incorporar los ajustes establecidos por el equipo de proyecto.
- Informe 2: Incluirá el informe final de las actividades realizadas por el consultor, y las versiones finales de los documentos indicado en el apartado A (literales I, II y III) y B que deberán incorporar los ajustes establecidos por el equipo de proyecto.

Dependiendo de las necesidades definidas por el Jefe de Equipo, el consultor deberá presentar informes intermedios o de avance, no sujetos a pago, que sirvan de insumos para la consecución de los objetivos de esta consultoría.

Para efectos de pago se define el siguiente cronograma de informes y calendario:

Número de Pago	Porcentaje (%)	Entregable	Presentación
1	20	Plan de trabajo	Hasta una semana después de la firma del contrato
2	40	Informe 1	Previo a la presentación del POD a QRR por parte del Equipo de Proyecto
3	40	Informe 2	Posterior a la presentación POD a QRR incorporando ajustes Post-QRR
	100%		

Todos los informes y documentos relacionados con este contrato deben poder manejar aplicaciones compatibles con Microsoft Office. Las partes pueden intercambiar y entregar información electrónicamente (correo electrónico). Los informes deben presentarse en formato electrónico.

Lo que necesitarás:

El Consultor deberá contar con:

- **Educación:** Título de Ingeniero Civil;
- **Experiencia:** Mínima de quince (15) años de experiencia profesional vinculada al diseño y construcción de infraestructura y obras portuarias.
- **Idiomas:** Dominio del idioma español oral y escrito.
- **Competencias generales y técnicas:** Se requiere: (i) experiencia formulación y construcción de obras portuarias y proyectos de transporte; (ii) antecedentes y probada experiencia en análisis de diseños de ingeniería estructural de inversiones en puertos; y (iii) conocimiento del sector portuario en la región.

Resumen de la oportunidad:

- **Tipo de contrato y modalidad:** Contractual de Productos y Servicios Externos, Suma Alzada.

- **Duración de contrato:** Comprende 30 días de consultoría con un viaje a República Dominicana, de los cuales 5 días efectivos comprenden una visita a República Dominicana y 25 días con trabajo y apoyo a distancia hacia el equipo de proyecto y a los organismos ejecutores de la contraparte. La programación de las visitas será acordada con el coordinador de la consultoría. Durante la ejecución de la consultoría se evaluará la necesidad de mayores días de consultor o de viajes a República Dominicana, para lo cual se gestionará la modificación del contrato según proceda.
- **Ubicación:** Consultoría externa. Se combina trabajo en el país de residencia del consultor y visitas a República Dominicana que incluye trabajo en la Oficina de País del BID, instalaciones de los organismos ejecutores y visitas de campo.
- **Persona responsable:** Mauro Alem, especialista en transporte del BID (mauroa@iadb.org).
- **Requisitos:** Ser ciudadano/a de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.
- **Comunicaciones:** Cuando realice trabajo en su país, el Consultor se comunicará con el Supervisor de la consultoría, equipo de proyecto del Banco o entidades ejecutoras a través de correo electrónico, videoconferencias a través del Banco, Teams o Skype.

Nuestra cultura: nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar la vida en América Latina y el Caribe, y pueden hacer lo que aman en un entorno laboral diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la igualdad de género. Como empleado, puede formar parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a intereses comunes.

Alentamos a las mujeres, afrodescendientes, personas de origen indígena y personas con discapacidad a que presenten sus solicitudes.

Sobre nosotros: En el BID, estamos comprometidos a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente líder de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento sobre políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para esto, necesitamos personas que no solo tengan las habilidades adecuadas, sino que también se apasionen por mejorar las vidas.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.

Evaluación del Riesgo de Desastres y Cambio Climático

Contexto de la búsqueda:

El sistema portuario de República Dominicana se compone de 15 puertos que transportan carga, y sólo dos (Haina y Caucedo) concentran el 75% del total, ambos bajo gestión privada. Haina, principal puerto del país, se encuentra concesionado, y su rehabilitación y ampliación inicial realizada en 1975 (nuevos muelles, grúas y patios de manejo de carga) recibió el financiamiento del Banco, junto con una cooperación técnica para crear y organizar la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM). Algunos puertos fueron construidos y se manejan en forma privada y se orientan a carga especializada, como Caucedo, principal puerto de trasbordo de contenedores del país, construido en 2004. Los tres puertos ubicados en la zona norte son operados por el Estado, por APORDOM: (i) Samaná, que no registra operaciones de carga; (ii) Puerto Plata, que ha sido concesionado para su ampliación como terminal de cruceros (reduciendo la disponibilidad a un solo muelle para la carga); y (iii) Manzanillo, que posee el mayor calado natural del país y fue construido como parte de un complejo logístico privado orientado a la exportación de banano desde provincias del noroeste.

Debido a sus condiciones naturales y ubicación estratégica, a un día menos de navegación en la ruta a Estados Unidos, se planificó convertir a Manzanillo en el principal puerto del norte del país. Los ahorros de costos logísticos para el sector exportador del norte del país y Haití se estiman en el rango de 30 a 40%, dependiendo de la cadena logística de cada sector. En el sector textil, la proximidad de Manzanillo a los puertos de Estados Unidos traerá además reducciones significativas de tiempo de tránsito y de espera de la carga de importación y exportación, en un sector con una logística de procesos *just in time*. Manzanillo tuvo varios intentos de concesión que no lograron prosperar. A diferencia de Haina, en Manzanillo no se invirtieron recursos públicos en su rehabilitación, ni se fortaleció su institucionalidad para mejorar su gestión. Su infraestructura es deficiente, al igual que su conectividad con la red principal de carreteras.

Para apoyar con eso, el BID está estructurando un programa de obras específicas en la zona portuaria, logística y en vías que conectan el puerto con principales centros de producción, con el objetivo general de contribuir a mejorar la competitividad y el crecimiento socioeconómico de la zona norte del país, mediante la provisión de infraestructura portuaria y logística adecuada; y los objetivos específicos de: (i) reducción de costos y tiempos de transporte de la carga con origen/destino en el norte del país; (ii) incremento en el movimiento total de carga (toneladas) y de contenedores (TEUs) por Manzanillo. Las obras de infraestructura previstas para el programa son:

- Rehabilitación y ampliación del muelle (para operar carga en contenedores) y del área portuaria y logística, incluyendo obras de regeneración y cuidado de zonas protegidas, reconfiguración de vialidades e infraestructura básica.
- Mejoramiento de estructuras, entronques y pavimentos, incluyendo reconfiguración (sin expropiaciones) de vías principales que conectan el puerto con áreas productivas (Guayubín-Mao) y zonas francas del norte del país (Santiago-Moca).

La misión del equipo: Establecido en 1959, el Banco Interamericano de Desarrollo (" BID " o " Banco") es la principal fuente de financiamiento para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Proporciona préstamos, subvenciones, garantías, asesoramiento sobre políticas y asistencia técnica a los sectores público y privado de sus países prestatarios. La División de Transporte tiene una de las mayores carteras de proyectos dentro del BID, con más de US\$11.000 millones en operaciones en ejecución y con aprobaciones promedias por año de US\$1.500 millones.

Lo que harás:

Se busca la contratación de una consultoría para apoyar al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) para elaborar la Evaluación de Riesgos de Desastre y Cambio Climático correspondiente a la operación mencionada, clasificada Categoría A. Las actividades incluyen el analizar los riesgos de desastres (vientos, inundaciones, marejada tormentosa/ciclónica, tsunamis, sismos) que puedan afectar las infraestructuras portuarias y viales a ser construidas en el marco del proyecto, tomando escenarios de cambio climático.

Dentro del componente de Evaluación de impactos y riesgos, específicamente para la Gestión del Riesgo de Desastres (GRD), el objetivo principal es el de identificar y realizar una evaluación cualitativa del riesgo de desastre y Cambio Climático sobre la infraestructura y las intervenciones de la operación DR-L1141. Para ello, se debe incluir, como mínimo:

- Desarrollar un Análisis del Riesgo de Desastre y Cambio Climático (ARD) cualitativo junto con un Plan de Gestión del Riesgo (DRMP, por sus siglas en inglés) para el Programa de rehabilitación y ampliación en primera fase de las instalaciones del Puerto de Manzanillo, para proveer resiliencia climática y así aportar a la sostenibilidad del Programa. Este ARD corresponde a los Pasos 3 y 4 de la Metodología de Evaluación del Riesgo de Desastre y Cambio Climático¹, los cuales representan la segunda Fase en el proceso de identificación y evaluación de estos riesgos según la Metodología del BID. Este ARD permitirá realizar un diagnóstico y estudio cualitativo del riesgo en la zona de influencia del Programa y, si es aplicable, realizar recomendaciones para el diseño conceptual dentro del Programa en la operación DR-L1141, o de lo contrario, determinar si es necesario continuar con la Metodología y realizar un estudio cuantitativo más detallado (Paso 5).
- Se espera que el ARD vaya más allá de una revisión de literatura genérica de los posibles riesgos. Se espera que este se enfoque en los aspectos específicos del proyecto que hayan sido identificados como relevantes para este análisis, y que utilice métodos aceptados o reconocidos para realizar una evaluación cualitativa del riesgo. Este análisis deberá realizar una evaluación cualitativa de las condiciones base de riesgo (*baseline*), así como también de las implicaciones de las alternativas de diseño sobre el riesgo del proyecto en sí y para la población y comunidades aledañas al mismo.
- Las actividades principales para desarrollar el ARD son:

¹<https://publications.iadb.org/en/disaster-and-climate-change-risk-assessment-methodology-idb-projects-technical-reference-document>

- Actividad 1: Recolección de información (Paso 3 de la Metodología).
- Se deberá recolectar toda la información de estudios, proyectos y documentos oficiales del área de estudio relacionados con el riesgo de desastre y cambio climático. También se deberá documentar cómo y hasta qué punto se han incorporado ya medidas de reducción y gestión del riesgo en el proyecto (si aplica), e identificar las brechas que existen.
- Actividad 2: Análisis de riesgo (Paso 4 de la Metodología).
- Proveer una estimación, a través de una visita técnica al área de estudio y de un análisis cualitativo o cuali-cuantitativo de escritorio, del riesgo de desastre y cambio climático esperado de la operación. Durante la visita de campo se deberá documentar las condiciones de topografía, hidrografía, infraestructural existente, posibles evidencias de eventos de inundación pasados (marcas de agua, entrevistas a población local, artículos o noticias, por ejemplo), entre otros, de manera que se pueda realizar un diagnóstico de las condiciones actuales del área de estudio y de posibles eventos pasados. El análisis de escritorio deberá incluir un análisis de imágenes satelitales para complementar la revisión de eventos históricos para identificar posibles extensiones de manchas de inundación, daños pasados, etc. Todo esto debe resultar en un análisis cualitativo o cuali-cuantitativo del riesgo el cual puede realizarse usando métodos aceptados, como por ejemplo la utilización de Matrices de Riesgo, taller de modos de fallo, indicadores semicuantitativos, u otros (el consultor deberá proponer un método apropiado). De manera específica, dentro del ARD se debe incluir un análisis sobre el riesgo de inundación de las conexiones de carreteras de acceso al Puerto Manzanillo con los ferrocarriles, lo cual produce interrupción en las operaciones y daño en la infraestructura. También se debe incluir el riesgo por aumento de sedimentación bajo eventos de inundación y la influencia en el tránsito de buques y el acceso al Puerto.
- Actividad 3: Plan de Gestión del Riesgo (PGR), conclusiones, recomendaciones y pasos a seguir.
- Basándose en un análisis riguroso de los resultados del ARD, la consultoría deberá proveer una estimación cualitativa del nivel de riesgo esperado de la operación y se deberá determinar si se encontraron aspectos cuya relevancia amerite una evaluación cuantitativa posterior. Esto deberá documentarse en un resumen y conclusiones, recomendaciones (alcances, presupuestos) y pasos a seguir. Si se determina que este análisis proporciona toda la información necesaria y no se requiere seguir con un análisis cuantitativo, se deberá proponer recomendaciones y medidas para el diseño y la gestión del proyecto con el fin de reducir o manejar el riesgo de desastre y cambio climático para el proyecto y para terceros; también deberá construir un plan de gestión del riesgo para manejar los impactos a terceros.
- Dentro del ARD, se deben identificar todas las amenazas que pueden afectar la infraestructura propuesta dentro del Programa, tanto de origen geológico como: tsunamis, sismos, volcanes, movimientos en masa (deslizamientos), entre otras. O de origen hidrometeorológico como: inundaciones, huracanes (mareas de tormenta, viento y lluvias extremas), sequías, entre otras.

- Basándose en un análisis de los resultados del ARD, la consultoría deberá proponer recomendaciones generales de los pasos siguientes a tomar para asegurar la resiliencia del proyecto. Así mismo, deberá determinar si es necesario realizar un estudio cuantitativo de riesgos y en dado caso delimitar su alcance y presupuesto.
- Dentro del ARD, se deben evaluar las amenazas naturales identificadas a partir de una metodología cualitativa o cuali-cuantitativa que permita establecer estimaciones de la frecuencia, magnitud, intensidad y localización y extensión geográfica de eventos de amenaza. Se deben evaluar las amenazas para la zona de influencia del proyecto y la población en la que se encuentra (Pepillo Salcedo). La evaluación de amenazas hidrometeorológicas debe considerar la influencia de los posibles efectos del cambio climático, específicamente para las variables de precipitación y temperatura. Por tanto, se deben generar dos escenarios de análisis de amenazas hidrometeorológicas: (i) a partir de información hidrometeorológica histórica; y (ii) a partir de datos de precipitación y temperatura de modelos de circulación general (GCM) climáticos y escalados.
- Dentro del escenario de evaluación de amenaza hidrometeorológica con influencia de cambio climático, se espera que:
 - Se realice un proceso de identificación de los GCMs más apropiados para la zona de influencia del proyecto a partir de la consideración de los patrones de precipitación y temperatura que, en promedio, se ajusten a los resultados de un GCM particular. Se espera que los GCMs seleccionados, pertenezca a uno de los modelos definidos y contenidos por el AR5 (*5th Assessment Report* del IPCC), particularmente en el Proyecto de Intercomparación de Modelos Acoplados, Fase 5 (CMIP5, por sus siglas en inglés)
 - Se deberá considerar los 4 escenarios de cambio climático, representados por Trayectorias de Concentración Representativa (RCP, por sus siglas en inglés). O hacer uso de un análisis multiescenario que vincule los 4 casos (promedio), o de usar el RCP más crítico.
 - Se deberá investigar si existe algún ejercicio de escalamiento o “*downscaling*” a partir de métodos dinámicos o estadísticos de los datos de precipitación y temperatura obtenidos del GCM seleccionado para el área de estudio.
 - Se deberá realizar un análisis de aumento de temperaturas (promedio y extremas) en la zona de influencia del proyecto bajo cambio climático, que impacten los costos de refrigeración y congelamiento.
- Dentro del ARD, se debe construir una base de datos de exposición de la totalidad de la infraestructura existente y proyectada dentro del programa de rehabilitación y ampliación en primera fase de las instalaciones del puerto de Manzanillo. Dentro de esta, se debe incluir:
 - Construcción de base de datos geo-referenciada de todos los activos físicos (edificaciones e infraestructura puntual y lineal) y población que sean parte de: (i) el puerto de Manzanillo; y (ii) áreas aledañas (comunidades o asentamientos cercanos)
 - Registrar, para cada ítem, características físicas: tipología estructural (material de construcción, número de pisos, sistema de resistencia de cargas verticales y sísmicas, etc.), sector de uso (en el caso de comunidades: comercial,

residencial, industrial, institucional, etc.), valor económico expuesto estimado, entre otros que se consideren relevantes según la amenaza y tipo de elemento expuesto evaluado. Dentro de la base de datos se debe incluir, como elementos expuestos, los equipos esenciales para la operación del puerto de Manzanillo y caracterizarlos en términos de: localización espacial, material de construcción, función, valor económico, entre otros. Esto aplica también para las comunidades aledañas.

- Adicionalmente, se debe incluir también las vías y ferrocarriles de acceso al Puerto Manzanillo y describirlos en la base de datos a partir de características físicas, estructurales y económicas (valor).
- Dentro del ARD, se debe realizar un análisis aproximado y cualitativo de vulnerabilidad física para: (i) Infraestructura existente del puerto de Manzanillo y de toda la infraestructura propuesta dentro del Programa de rehabilitación y ampliación en primera fase. Se puede contar con el criterio profesional y la opinión experta para asignar un calificador o índice de vulnerabilidad a cada uno de los elementos expuestos.
- El ARD mencionado deberá realizar una evaluación cualitativa de las condiciones base de riesgo (*baseline*), así como también de todas las alternativas de diseño u operación del proyecto. Es decir, en una primera instancia para las condiciones preexistentes sin el proyecto, y en una segunda instancia para las condiciones nuevas generadas por la ejecución del proyecto. Lo anterior para el puerto de Manzanillo y las comunidades aledañas.
- Cabe recalcar que, a la hora de evaluar el riesgo para la población y comunidades aledañas, se deberá tener especial atención para identificar por separado: (i) el riesgo marginal; y (ii) los impactos generados por la ejecución del proyecto. Esto deberá realizarse teniendo en cuenta la diferencia entre riesgo e impactos, donde el riesgo se refiere a la combinación de la magnitud de las consecuencias y la frecuencia de ocurrencia de estas, mientras que el impacto se refiere exclusivamente a las consecuencias individuales y que no tienen frecuencias asociadas. Por lo tanto, pueden existir casos en los que la ejecución de una obra del programa genera impactos nuevos o adicionales sobre terceros que no serían posibles sin la existencia del proyecto, pero que, en términos de riesgo, el proyecto lo reduce. Como resultado, el riesgo marginal se refiere a identificar cómo cambia el riesgo (incluyendo tanto eventos pequeños y recurrentes como eventos grandes y poco frecuentes) para comunidades y activos aledaños con respecto a la situación sin el proyecto, teniendo en cuenta que el proyecto no exacerbe las condiciones de riesgo. Adicionalmente, los impactos particulares también deberán ser identificados y evaluados.
- A partir de la evaluación del riesgo, se debe proponer un Plan de Gestión del Riesgo de Desastres (PGRD) y Cambio Climático que considere un conjunto concreto de medidas que se puedan proponer con la información recolectada y el análisis realizado. Dependiendo del resultado del ARD, y si se determina que este análisis cualitativo es suficiente para gestionar el riesgo, estas medidas propuestas pueden ser estructurales (cualquier construcción física para reducir o evitar los posibles impactos de las amenazas, o la aplicación de técnicas de ingeniería para lograr la resistencia y la resiliencia de los elementos expuestos) o no-estructurales (cualquier medida que no suponga una construcción física y que hace uso del conocimiento, prácticas o acuerdos existentes para reducir el riesgo y sus impactos, especialmente

a través de políticas y leyes, una mayor concientización pública, la capacitación y la educación). En este caso el plan debe incluir:

- Identificación y priorización de medidas. Para identificar y priorizar las medidas, se deben considerar los diferentes análisis:
 - Cumplimiento con el Banco y el riesgo nacional estándar aceptable. "Los proyectos del sector público y privado financiados por el Banco incluirán las medidas necesarias para reducir el riesgo de desastres a niveles aceptables según lo determine el Banco sobre la base de las normas y prácticas generalmente aceptadas".
 - Si el análisis de riesgo identifica que el proyecto no cumple con los estándares de riesgo aceptables nacionales e internacionales, el Plan incluirá un análisis de medidas para reducir el riesgo a niveles aceptables.
- Continuidad del negocio y planes de contingencia para proteger la salud humana y los activos económicos. El plan debe incluir la continuidad del negocio y el plan de contingencia, con protocolos, análisis de escenarios, etc.
- Un plan de implementación que incluye protocolos para realizar evaluaciones periódicas de seguridad desde la implementación del proyecto hasta la finalización del proyecto y el mantenimiento de los equipos y obras del proyecto.
- Un programa de monitoreo e indicadores de progreso; y
- Un plan de evaluación.

En caso de que se determine que es necesario realizar un análisis más detallado y cuantitativo ya que aún después de realizar este ARD cualitativo todavía se tienen demasiadas incertidumbres y/o aspectos que ameritan una cuantificación porque determinan la viabilidad del proyecto, entonces el PGRD deberá incluir, junto con las medias que se hayan podido identificar, la realización de un análisis cuantitativo como acción a tomar como próximo paso.

El proceso anterior debe realizarse de la misma manera para todas las amenazas naturales, geológicas e hidrometeorológicas, identificadas en la fase previa que tengan un impacto en la zona de influencia del puerto de Manzanillo y comunidades aledañas.

Requerimientos del reporte:

La preparación del documento deberá ser compatible con los requerimientos exigidos por la normativa de República Dominicana, así como con los requerimientos de la Políticas de Gestión de Riesgos de Desastres (OP-704) del BID, y la Metodología de Evaluación del Riesgo de Desastre y Cambio Climático y estrategias de resiliencia a los efectos del Cambio Climático y otros estándares aplicables. Para tanto, se deberán utilizar como referencia técnica para el desarrollo de las actividades determinadas por el presente mandato:

- OP 102 – Política sobre Acceso a la Información del BID:
<http://www.iadb.org/document.cfm?id=35167447>

- OP 703 – Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias – Banco Interamericano de Desarrollo (BID), 19 de Enero, 2006, incluyendo: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=665905>;
 - B.2. Leyes y reglamentos de los países;
 - B.3. Análisis y clasificación;
 - B.4. Otros factores de riesgo;
 - B.5. Requisitos de evaluación Ambiental;
 - B.6. Consultas;
 - B.7 Supervisión y Cumplimiento;
 - B.8. Impactos transfronterizos;
 - B.9. Hábitats naturales y sitios culturales;
 - B.10. Materiales peligrosos;
 - B.11. Prevención y reducción de la contaminación;
 - B.17. Adquisiciones.
- OP 704 – Gestión de riesgos de desastres: <http://www.iadb.org/document.cfm?id=35004522>;
- OP 710 – Reasentamiento Involuntario: <http://www.iadb.org/es/acerca-del-bid/reasentamiento-involuntario-,6660.html>;
- OP-761 – Igualdad de Género: <http://www.iadb.org/document.cfm?id=35428394>;
- Resumen ejecutivo de la Metodología de Evaluación del Riesgo de Desastres y Cambio Climático – Nota Técnica N° IDB-TN-01583 – Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Marzo, 2019: <https://publications.iadb.org/es/resumen-ejecutivo-de-la-metodologia-de-evaluacion-del-riesgo-de-desastres-y-cambio-climatico>;
- Metodología de Evaluación del Riesgo de Desastre y Cambio Climático – Nota Técnica No IDB TN-01771 – Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Diciembre 2019: <https://publications.iadb.org/en/disaster-and-climate-change-risk-assessment-methodology-idb-projects-technical-reference-document>;
- Environmental, Health, And Safety Guidelines For Ports, Harbors, And Terminals – World Bank Group, February 2, 2017: https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/topics_ext_content/ifc_external_corporate_site/sustainability-at-ifc/policies-standards/ehs-guidelines;
- Manual de Buena Práctica – Evaluación y Gestión de Impactos Acumulativos: Guía para el Sector Privado en Mercados Emergentes – *International Finance Corporation* (IFC), Junio de 2015: https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/93910f82-9040-47a3-ba27-4571555701cb/IFC_CIA_Esp.pdf?MOD=AJPERES&CVID=kTkDp0w;
- Guías Generales sobre Medio Ambiente, Salud y Seguridad – Corporación Financiera Internacional (CFI) / *World Bank Group*, 30 de Abril de 2007: https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/topics_ext_content/ifc_external_corporate_site/sustainability-at-ifc/policies-standards/ehs-guidelines.

Las firmas interesadas deberán presentar una propuesta incluyendo las cuatro secciones (información) que se enumeran a continuación y no deberá exceder de 10 páginas (secciones principales sin los anexos).

- Alcance del trabajo.
 - Esta sección deberá incluir una descripción de las actividades específicas que se llevarán a cabo con el fin de realizar las tareas requeridas. De ello hacen parte todas las visitas/reconocimientos del sitio propuestos, los documentos que se deben revisar, las entrevistas, etc. Si el Consultor considera que hay tareas adicionales, o componentes dentro de una tarea requerida que se justifiquen o que quisiera sugerir, éstas deberán ser identificadas y delineadas como “Tareas Opcionales”.
- Equipo humano del proyecto y sus calificaciones
 - Esta sección deberá incluir el nombre de cualquier subcontratista. Los miembros del equipo deberán contar con las capacidades técnicas relevantes, experiencia previa específica con Proyectos similares a éste, experiencia específica en el país y conocimientos específicos sobre el mismo, y conocimientos específicos de idioma.
- Cronograma
 - Se deberá presentar una propuesta de cronograma para la ejecución de las actividades. El cronograma deberá indicar las fechas propuestas para el inicio y la finalización de cada una de las tareas requeridas en el trabajo y todo hito importante o específico del Proyecto (i.e., entrega de informe, etc.).
- Costo propuesto
 - Se deberá entregar un presupuesto total global en dólares americanos para el trabajo propuesto. Asimismo, se deberá presentar una lista detallada de costos estimados por tarea (i.e., formato tabular) que incluya costos laborales directos (i.e., número de horas o días por miembro del equipo y sus costos asociados por unidad) y costos laborales indirectos (i.e., viajes, viáticos, subcontratistas, etc.). Todo supuesto relacionado con el estimativo de costos deberá ser claramente especificado. En caso de que vaya a recomendar alguna Tarea Opcional, deberá suministrar por separado un estimativo de costos. Las tareas excluidas del alcance deberán ser claramente indicadas.

Entregables y cronograma de pagos:

Los entregables de esta consultoría incluyen:

- Plan de trabajo.
- Una primera versión del documento de Evaluación del Riesgo de Desastres y Cambio Climático– fit for disclosure- a satisfacción del BID por lo menos tres semanas antes de llevar a cabo la misión de análisis.
- La versión final de la Evaluación del Riesgo de Desastres y Cambio Climático por lo menos dos semanas antes de la distribución de la operación al OPC.

Cronograma de pagos	
Entregables	%
Plan de Trabajo	20%
Documento fit for disclosure Evaluación del Riesgo de Desastres y Cambio Climático	40%
Documento en versión final de la Evaluación del Riesgo de Desastres y Cambio Climático.	40%
TOTAL	100%

Supervisión y reporte:

Los entregables serán evaluados por Mauro Alem, el especialista en transporte a cargo de esta actividad, con el apoyo de José Luis de la Bastida (VPS/ESG), Especialista Ambiental, y Julio Rojas (VPS/ESG), Consultor Social.

Todos los informes y documentos relacionados con este contrato deben poder manejar aplicaciones compatibles con Microsoft Office. Las partes pueden intercambiar y entregar información electrónicamente (correo electrónico). Los informes deben presentarse en formato electrónico.

Lo que necesitarás:

- **Ciudadanía:** Ser de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.
- **Consanguinidad:** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el BID, BID Invest, o FOMIN como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.
- **Experiencia:** Para la ejecución de la presente consultoría, la firma consultora deberá contar con el siguiente perfil:
 - **Experiencia General:** Tratarse de una persona jurídica cuyo objeto social comprenda la ejecución de servicios relacionados con evaluaciones socioambientales. De preferencia, experiencia en la aplicación de las políticas de salvaguardas del Banco.
 - **Experiencia específica:** Haber realizado por lo menos cinco (05) servicios de evaluación socioambiental en temas afines al del presente proyecto.
 - **Equipo de profesionales:** La entidad consultora deberá formar un equipo conformado por, al menos, los siguientes profesionales:
 - Un Coordinador: con estudio de post grado en materias vinculadas a la presente consultoría. Debe demostrar experiencia profesional

mínima de 15 años. Experiencia trabajando en proyectos del Banco altamente deseable.

- Dos especialistas sociales: con licenciatura en antropología, sociología, ciencias sociales o afines. Estudios de post grado en materias vinculadas a la consultoría altamente deseable. Deben demostrar experiencia profesional mínima de 10 años. Con al menos 5 años de experiencia en la realización de diagnósticos socioculturales, evaluación de impacto social y planes de reasentamiento y compensación.
 - Dos especialistas ambientales: con bachiller/licenciatura en ciencias ambientales, ingeniería forestal, ambiental, geográfica, biólogo, o afines relacionados al objeto de la consultoría. Maestría (requerido) o doctorado (deseable) en materias vinculadas a la consultoría (ciencias sociales, medio ambientes, estudios sobre amazonia y tierras, etc.). Debe demostrar experiencia profesional mínima de 10 años. Con al menos 5 años de experiencia en la realización de diagnósticos ambientales, evaluación de impacto ambiental.
 - Dos especialistas en gestión de desastres, con bachiller/licenciatura en ciencias ambientales, ingeniería civil, ingeniería hidráulica, ingeniera costera, geográfica, economía, o afines relacionados al objeto de la consultoría. Maestría (requerido) o doctorado (deseable) en materias vinculadas a la consultoría (medio ambiente, gestión de riesgo de desastres, etc.). Debe demostrar experiencia profesional mínima de 10 años. Con al menos 5 años de experiencia en la realización de estudios probabilísticos de desastres y elaboración de planes de gestión de desastres.
- **Lengua:** Los documentos deberán ser preparados en español.

Resumen de la oportunidad:

- **Tipo de contrato y modalidad:** Firma consultora, Suma Alzada.
- **Duración de contrato:** 6 meses.
- **Fecha de inicio:** Marzo, 2020.
- **Lugar del trabajo:** En el local de los proyectos que integran al Programa, y en la sede de la firma consultora.
- **Persona responsable:** Mauro Alem (INE/TSP), Jefe de Equipo (mauroa@iadb.org).

Pagos y condiciones

La compensación será determinada de acuerdo con las políticas y procedimientos del Banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

En caso de que el consultor deba presentar la posición del Banco sobre cualquier aspecto de la consultoría, verbalmente o por escrito, ante cualquier persona o entidad, sólo lo hará si cuenta con la aprobación previa y por escrita del Banco.

Consanguinidad

De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

Diversidad

El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

Estudio de Impacto Ambiental y Social

Contexto de la búsqueda:

El sistema portuario de República Dominicana se compone de 15 puertos que transportan carga, y sólo dos (Haina y Caucedo) concentran el 75% del total, ambos bajo gestión privada. Haina, principal puerto del país, se encuentra concesionado, y su rehabilitación y ampliación inicial realizada en 1975 (nuevos muelles, grúas y patios de manejo de carga) recibió el financiamiento del Banco, junto con una cooperación técnica para crear y organizar la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM). Algunos puertos fueron construidos y se manejan en forma privada y se orientan a carga especializada, como Caucedo, principal puerto de trasbordo de contenedores del país, construido en 2004. Los tres puertos ubicados en la zona norte son operados por el Estado, por APORDOM: (i) Samaná, que no registra operaciones de carga; (ii) Puerto Plata, que ha sido concesionado para su ampliación como terminal de cruceros (reduciendo la disponibilidad a un solo muelle para la carga); y (iii) Manzanillo, que posee el mayor calado natural del país y fue construido como parte de un complejo logístico privado orientado a la exportación de banano desde provincias del noroeste.

Debido a sus condiciones naturales y ubicación estratégica, a un día menos de navegación en la ruta a Estados Unidos, se planificó convertir a Manzanillo en el principal puerto del norte del país. Los ahorros de costos logísticos para el sector exportador del norte del país y Haití se estiman en el rango de 30 a 40%, dependiendo de la cadena logística de cada sector. En el sector textil, la proximidad de Manzanillo a los puertos de Estados Unidos traerá además reducciones significativas de tiempo de tránsito y de espera de la carga de importación y exportación, en un sector con una logística de procesos *just in time*. Manzanillo tuvo varios intentos de concesión que no lograron prosperar. A diferencia de Haina, en Manzanillo no se invirtieron recursos públicos en su rehabilitación, ni se fortaleció su institucionalidad para mejorar su gestión. Su infraestructura es deficiente, al igual que su conectividad con la red principal de carreteras.

Para apoyar con eso, el BID está estructurando un programa de obras específicas en la zona portuaria, logística y en vías que conectan el puerto con principales centros de producción, con el objetivo general de contribuir a mejorar la competitividad y el crecimiento socioeconómico de la zona norte del país, mediante la provisión de infraestructura portuaria y logística adecuada; y los objetivos específicos de: (i) reducción de costos y tiempos de transporte de la carga con origen/destino en el norte del país; (ii) incremento en el movimiento total de carga (toneladas) y de contenedores (TEUs) por Manzanillo. Las obras de infraestructura previstas para el programa son:

- Rehabilitación y ampliación del muelle (para operar carga en contenedores) y del área portuaria y logística, incluyendo obras de regeneración y cuidado de zonas protegidas, reconfiguración de vialidades e infraestructura básica.
- Mejoramiento de estructuras, entronques y pavimentos, incluyendo reconfiguración (sin expropiaciones) de vías principales que conectan el puerto con áreas productivas (Guayubín-Mao) y zonas francas del norte del país (Santiago-Moca).

La misión del equipo: Establecido en 1959, el Banco Interamericano de Desarrollo (" BID " o " Banco") es la principal fuente de financiamiento para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Proporciona préstamos, subvenciones, garantías, asesoramiento sobre políticas y asistencia técnica a los sectores público y privado de sus países prestatarios. La División de Transporte tiene una de las mayores carteras de proyectos dentro del BID, con más de US\$11.000 millones en operaciones en ejecución y con aprobaciones promedias por año de US\$1.500 millones.

Lo que harás:

El objetivo de esta consultoría es dar apoyo al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) para elaborar el Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) correspondiente a la operación, clasificada Categoría A, Rehabilitación y Ampliación del Puerto de Manzanillo. Este documento deberá ser compatible con los requerimientos de EIAS exigidos por la normativa de República Dominicana, así como con los requerimientos de las Políticas de Salvaguardias Ambientales y Sociales del BID, conceptos y estrategias de resiliencia a los efectos del Cambio Climático y otros estándares aplicables, que se enumeran en la siguiente sección. En el caso de discrepancias entre la normativa nacional y los requerimientos del BID, el Programa deberá cumplir con el estándar más estricto.

Los objetivos específicos de la consultoría son:

- Realizar la Evaluación de Impacto Ambiental y Social (EIAS) del Programa, que incluye el Terminal Portuario de Manzanillo, así como sus facilidades asociadas y de apoyo, y la rehabilitación de la carretera, identificando los potenciales impactos y riesgos sociales y ambientales tanto en la etapa de construcción, como de operación y mantenimiento, identificando los posibles efectos del Cambio Climático en la zona de influencia del proyecto.
- Desarrollar preliminarmente el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) del Programa, que incluye el Terminal Portuario de Manzanillo, así como sus facilidades asociadas y de apoyo, y la rehabilitación de la carretera, definiendo las medidas de prevención, mitigación y/o compensación de los impactos identificados ambientales y sociales, y considerando los posibles efectos del Cambio Climático en la zona de influencia del proyecto.
- Elaborar un capítulo con el Análisis de Impactos Acumulativos de las obras del Programa, contemplando aquellos atributos de la línea base que son impactados por más de un componente del programa, y considerando los posibles efectos del Cambio Climático en la zona de influencia del proyecto.
- Identificar los riesgos de desastres (vientos, inundaciones, marejada tormentosa/ciclónica, tsunamis, sismos) que puedan afectar las infraestructuras portuarias y viales a ser construidas en el marco del proyecto, tomando escenarios de cambio climático.

Requerimientos del reporte:

Los documentos que se enumeran a continuación se deberán utilizar como referencia técnica para el desarrollo de las actividades determinadas por el presente mandato:

- OP 102 – Política sobre Acceso a la Información del BID: <http://www.iadb.org/document.cfm?id=35167447>
- OP 703 – Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias – Banco Interamericano de Desarrollo (BID), 19 de Enero, 2006, incluyendo: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=665905>;
 - B.2. Leyes y reglamentos de los países;
 - B.3. Análisis y clasificación;
 - B.4. Otros factores de riesgo;
 - B.5. Requisitos de evaluación Ambiental;
 - B.6. Consultas;
 - B.7 Supervisión y Cumplimiento;
 - B.8. Impactos transfronterizos;
 - B.9. Hábitats naturales y sitios culturales;
 - B.10. Materiales peligrosos;
 - B.11. Prevención y reducción de la contaminación;
 - B.17. Adquisiciones.
- OP 704 – Gestión de riesgos de desastres: <http://www.iadb.org/document.cfm?id=35004522>;
- OP 710 – Reasentamiento Involuntario: <http://www.iadb.org/es/acerca-del-bid/reasentamiento-involuntario-6660.html>;
- OP-761 – Igualdad de Género: <http://www.iadb.org/document.cfm?id=35428394>;
- Resumen ejecutivo de la Metodología de Evaluación del Riesgo de Desastres y Cambio Climático – Nota Técnica N° IDB-TN-01583 – Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Marzo, 2019: <https://publications.iadb.org/es/resumen-ejecutivo-de-la-metodologia-de-evaluacion-del-riesgo-de-desastres-y-cambio-climatico>;
- Metodología de Evaluación del Riesgo de Desastre y Cambio Climático – Nota Técnica No IDB TN-01771 – Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Diciembre 2019: <https://publications.iadb.org/en/disaster-and-climate-change-risk-assessment-methodology-idb-projects-technical-reference-document>;
- Environmental, Health, And Safety Guidelines For Ports, Harbors, And Terminals – World Bank Group, February 2, 2017: https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/topics_ext_content/ifc_external_corporate_site/sustainability-at-ifc/policies-standards/ehs-guidelines;
- Manual de Buena Práctica – Evaluación y Gestión de Impactos Acumulativos: Guía para el Sector Privado en Mercados Emergentes – *International Finance Corporation* (IFC), Junio de 2015: https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/93910f82-9040-47a3-ba27-4571555701cb/IFC_CIA_Esp.pdf?MOD=AJPERES&CVID=kTkDp0w;
- Guías Generales sobre Medio Ambiente, Salud y Seguridad – Corporación Financiera Internacional (CFI) / *World Bank Group*, 30 de Abril de 2007:

https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/topics_ext_content/ifc_external_corporate_site/sustainability-at-ifc/policies-standards/ehs-guidelines.

Criterios de aceptación:

El Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) deberá ser compartido en documentos 1 y 2, que deberán seguir las siguientes orientaciones:

Documento 1: Desarrollo del EIAS – Ampliación del Terminal Portuario, facilidades asociadas y rehabilitación de la carretera de acceso.

La Evaluación de Impacto Ambiental y Social (EIAS) del Programa incluirá el Terminal Portuario de Manzanillo, así como sus facilidades asociadas y de apoyo, y la rehabilitación de la carretera de acceso, identificando los potenciales impactos y riesgos sociales y ambientales tanto en la etapa de construcción, como de operación y mantenimiento, considerando los posibles efectos del Cambio Climático en la zona de influencia del proyecto. El Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) incluirá los siguientes componentes:

- Introducción y antecedentes
- Marco normativo:
 - Identificación de políticas de salvaguardas del BID aplicables, incluyendo requerimientos de las políticas y salvaguardias ambientales y sociales del BID, tales como Medio Ambiente (OP-703), Acceso a la Información (OP-102), Gestión de Riesgos de Desastre (OP-704), Equidad de Género (OP-761) y, cuando sea el caso, Reasentamiento Involuntario (OP-710) y Pueblos Indígenas (OP-765);
 - Identificación de los requisitos legales ambientales, sociales y de salud y seguridad directamente relacionados con el proyecto en todos los niveles (nacional, departamental, local). Especificar el tipo de evaluación ambiental requerida a fin de cumplir con la normativa nacional, detallando categoría, proceso, tiempos, requerimientos de información, entre otros.
 - Descripción de los principales estándares ambientales, de salud y seguridad aplicables al proyecto; y verificación del cumplimiento de la normativa local específica en lo referente a infraestructura de obra civil de puertos y carreteras. Además, incluir aquellos estándares y requerimientos (especialmente estándares numéricos) locales y otras instituciones tales como el Banco Mundial/IFC y otras entidades en el sector de infraestructura de obra civil de puertos y carreteras reconocidas local e internacionalmente que apliquen al programa.
 - Identificación de posibles brechas entre los requisitos de las políticas del BID y los de la legislación nacional, con énfasis en: requisitos de consulta y participación; compensación por adquisición de tierras y restricciones de uso; manejo de biodiversidad marina.
 - Instituciones responsables de la ejecución y la gestión ambiental y social de las obras del programa, incluyendo el monitoreo de la etapa de construcción y operación, análisis de las capacidades de gestión ambiental

- y social de cada una de las instituciones ejecutoras, identificando las necesidades de fortalecimiento institucional;
- Mecanismos de Consulta Pública/Participación Ciudadana. Información relacionada a los procesos necesarios de consulta pública y participación ciudadana como requerimientos para la construcción y operación del Programa.
 - Descripción de los mecanismos de consulta a ser implementados, el alcance de estos, y la población y grupos a ser consultados.
- Descripción del proyecto: actividades, procesos e hitos que hacen parte de la etapa de obras y operación del futuro Terminal Portuario de Manzanillo.
 - Análisis de alternativas del proyecto: Evaluación de todas las alternativas que se hayan considerado hasta el momento de selección de la propuesta actual. Para el análisis de alternativas, como punto clave, será necesario conocer las características del fondo marino que podrá ser afectado directamente por cada alternativa de ampliación. También se debe considerar la evaluación de alternativas de las rutas de aproximación de las embarcaciones que presentan el menor riesgo de impacto ambiental para el ecosistema costero-marino regional.
 - Diagnóstico de temas sociales, ambientales y físicos claves, a través de información primaria o secundaria, entrevistas, y visitas de reconocimiento de las áreas de intervención. El diagnóstico será desarrollado contemplando tres cortes geográficos: Área Directamente Afectada – ADA (es la huella directa del Programa); Área de Influencia Directa – AID (dentro de la cual ocurren los impactos directos); y Área de Influencia Indirecta – AII (donde ocurren impactos de forma más difusa, incluyendo también los beneficios del Programa). Los relevamientos de información de línea base serán con base en informaciones primarias en el ADA, primarias y/o secundarias en el AID y solamente secundarias a nivel del AII. Preliminarmente, el AID será definida como una faja de 500 metros más allá del límite del ADA en áreas terrestres, y de 3,000 metros en áreas marinas, pudiendo ser ajustada en función de los resultados del diagnóstico. Los temas a ser abordados en el diagnóstico incluirán:

Medio Biológico:

- Mapeo de hábitats terrestres y costeros, con base en interpretación de imágenes satelitales de alta precisión, con verificación de campo (ground-truthing). El muestreo de vegetación no está previsto de antemano. Sin embargo, el muestreo puede ser necesario de manera puntual dependiendo de la criticidad de los hábitats identificados en las actividades del estudio de campo.
- Mapeo y caracterización de Áreas Protegidas (“hábitats críticos”): Siguiendo lo establecido por la Directiva B9 de la política OP-703 del BID, se incluirá en el análisis la ubicación de las obras en base a áreas protegidas, ecosistemas sensibles y áreas de importancia internacional (p.ej., sitios RAMSAR, IBAs, KBAs, AZEs, etc.). Se incluirán mapas que evidencien la ubicación de hábitats críticos con relación al ADA del Programa.

- Listado, a partir de fuentes secundarias, de las especies faunísticas que deben ser esperadas para cada tipo de hábitat identificado, identificando claramente aquellas que son consideradas “valores” de hábitat crítico.
- Mapeo de hábitats marinos, con foco en la caracterización de organismos en el fondo marino del ADA del proyecto. Esta caracterización se apoyará en documentación fotográfica (según propuesta INDEMAR en el Anexo 02) y en programa de muestreo de sedimentos y organismos bénticos (hasta 6 muestras).
- Listado, a partir de fuentes secundarias y de entrevistas con pescadores artesanales, de las especies ícticas y de mamíferos marinos que ocurren en el AID.

Medio Físico:

- Condiciones meteorológicas (incluyendo análisis de eventos extremos).
- Características físicas del ambiente marino (tabla de mareas, nivel del mar, oleaje, corrientes marinas, batimetría del fondo marino en el ADA, otros). Todas estas informaciones, que son necesarias para el desarrollo de la ingeniería del puerto, deberán ser proporcionadas por la entidad operadora.
- Geología y geomorfología regional, con base en datos secundarios y reconocimiento expedito de campo.
- Sismicidad (datos secundarios).
- Hidrografía y drenaje natural, con base en datos secundarios y reconocimiento expedito de campo.
- Calidad del agua (hasta 4 puntos de muestreo, siendo por lo menos uno en ambiente marino).
- Características de los suelos, con base en reconocimiento de campo.
- Pasivos ambientales (contaminación, erosión, otros). Pasivos de contaminación serán identificados a nivel de Fase 1 (ASTM E1527 - 13 Standard Practice for Environmental Site Assessments: Phase I Environmental Site Assessment Process), no siendo prevista cualquier investigación laboratorial confirmatoria.

Debe reconocerse que los hábitats costero-marinos ubicados tanto dentro como fuera de la Bahía de Fort Liberté (a menos de 1 km del Proyecto) tienen una gran diversidad de especies de sésiles e invertebrados móviles, que actúan como proveedores potenciales de larvas de otros corales en Haití y países vecinos y son considerados un hábitat regional importante.

En la etapa de diagnóstico, se deben considerar y evaluar las actividades operativas que actualmente se realizan en el puerto, así como las características de las actividades planificadas en el momento de la ampliación de la terminal. En este análisis, deben considerarse los protocolos de carga y descarga de mercancías, los tipos de buques y la carga manipulada en la terminal, la gestión del agua de lastre de los buques, entre otros puntos relevantes desde el punto de vista de la generación potencial de impactos ambientales.

Las informaciones que son necesarias al desarrollo de la ingeniería del proyecto serán obtenidas en las entidades gubernamentales relevantes, o desarrolladas por la empresa proyectista responsable. Esto incluye, entre otros, batimetría del fondo marino, tablas de mareas, perfil y altura de las olas tomando en cuenta eventos extremos de distintos periodos de retorno (i.e. 10, 20 50, 100 y más), corrientes marinas, transporte de sedimentos/deriva litoral, caracterización de los ecosistemas costero-marinos, y aspectos similares.

Medio Socioeconómico:

- Caracterización de la población y comunidades en el área del proyecto (datos secundarios y entrevistas con autoridades y referentes locales).
- Patrones de población y asentamiento en el área, identificando claramente los residentes afectados y más cercanos del proyecto.
- Línea de base social y socio económica desagregada por género y, de ser pertinente, pertenencia étnica, de la población afectada por el proyecto, incluyendo datos de salud, educación, servicios básicos, medios de vida, y presencia de grupos vulnerables o minoritarios.
- Identificación de las propiedades y/o posesiones a ser afectadas por la ampliación del Terminal (hasta 10 propiedades / familias).
- Pasivos sociales.
- Análisis del uso de recursos naturales y servicios ecosistémicos por los diferentes grupos y comunidades, con foco en las comunidades de pescadores artesanales locales.
- Mapeo y análisis de actores clave institucionales y sociales presentes en el área de influencia y otras partes interesadas en el proyecto, incluyendo entidades gestoras de unidades de conservación y áreas de protección ambiental regionales, organizaciones sociales del nivel local y nacional.
- Presencia de recursos arqueológicos, históricos o culturales.
- Análisis de los mecanismos de consulta y participación comunitaria existentes.

Se espera que un máximo de 10 familias sean reasentadas. En el EIAS, se caracterizarán sumariamente estos casos, sin entretanto aplicar cuestionarios individuales a cada parte afectada. El Plan de Compensación Social a ser incluido como parte del Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) del terminal (a ser desarrollado por JGP) se limitará a definir la tipología de PAPs, las medidas de compensación y asistencia y la Matriz de Elegibilidades, pero no se desarrollará un Plan de Acción para Reasentamiento (RAP) detallado.

También se realizarán entrevistas con los pescadores artesanales, pudiendo aplicarse cuestionarios individuales o colectivos a depender de las características organizacionales de estos. Se deberán identificar y mapear las zonas de pesca que puedan ser afectadas por el desarrollo portuario.

- Evaluación de impactos y riesgos.
 - Identificar y caracterizar los potenciales impactos y riesgos ambientales, sociales y de salud y seguridad ocupacional del proyecto (distinguiendo

entre los directos, indirectos y acumulativos), tanto negativos como positivos para las etapas de obras, operación y cierre, empleando una metodología cuantitativa específica apropiada. Se identificarán los pasivos ambientales y sociales de intervenciones pasadas de la implantación y operación del Terminal Portuario. La descripción de los impactos ambientales, sociales, de salud y seguridad existentes deberá incluir:

- una descripción de todo cumplimiento con los requisitos y reglamentos locales aplicables (por ejemplo, leyes, reglamentos, normas, permisos y autorizaciones, contratos de concesión, órdenes de cumplimiento, etc.), y (ii) una descripción de todo cumplimiento con las políticas de salvaguardias ambientales y sociales del BID. Se debe considerar, como mínimo:
 - “Hábitats críticos”: identificar los riesgos e impactos de la fase de construcción y operación sobre el hábitat natural, y de existir el hábitat natural crítico, abordando posibles impactos a la conectividad de hábitat, a servicios ecosistémicos, a flora y fauna de interés para la conservación, enfocándose en los ecosistemas marinos localizados cerca del proyecto, los impactos potenciales en las comunidades bentónicas, planctónicas y de ictiofauna regional.
 - Identificación preliminar de riesgos de desastre y cambio climático asociados a amenazas naturales: determinar la exposición del proyecto a amenazas naturales teniendo en cuenta la frecuencia, duración e intensidad previstas de los fenómenos en la zona geográfica del proyecto; determinar si el proyecto presenta un elevado potencial de exacerbación del riesgo. Lo anterior considerando la influencia de los posibles efectos del cambio climático, particularmente sobre la precipitación y temperatura en la zona de estudio.
 - Impactos sobre la hidrodinámica hidráulica y sedimentaria costera, que deben ser investigados a través de modelos de ingeniería específicos que consideren, entre otros aspectos: dispersión de sedimentos, corrientes marinas, flujos longitudinales costeros, posibles impactos de la sedimentación y alteración del perfil de la playa. Se deberán considerar los efectos de los eventos extremos en estos procesos.
 - Impactos ambientales marinos relacionados con accidentes con grandes derrames de hidrocarburos y cargas peligrosas, que también deberían ser objeto de una modelación específica.
 - Adquisición de tierras, reasentamiento físico y/o desplazamiento económico: identificación de los terrenos, viviendas, bienes y negocios que serán afectados por el proyecto; clasificación del tipo y grado de afectación

(adquisición total, adquisición parcial, restricción de uso, etc.); cuantificación de las familias y personas afectadas (identificando situaciones de vulnerabilidad).

- Impactos económicos temporales provocados por el proyecto durante la construcción, sobre todo en lo que se refiere a las comunidades locales de pescadores artesanales.
- Posibles impactos negativos del proyecto sobre la igualdad de género y el bienestar de las mujeres, niños y niñas en el área de influencia del proyecto, tanto durante la fase de construcción como de operación.
- Riesgos y potenciales impactos negativos sobre grupos socialmente vulnerables (personas de edad, personas con discapacidad, migrantes, etc.).
- Riesgos para la salud y seguridad de las poblaciones aledañas al proyecto durante la fase de obras y operación.
- Conclusiones y recomendaciones
 - El EIAS deberá concluir sobre la viabilidad ambiental y social del proyecto, identificando los principales impactos y riesgos y resaltando los aspectos más importantes a ser incorporados en los correspondientes Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS). Oportunidades de adecuación del proyecto de ingeniería con vistas a la reducción de los impactos, que hayan sido identificadas y discutidas durante el desarrollo de los trabajos, podrán ser indicadas.

Documento #2: Desarrollo del PGAS - Ampliación del Terminal Portuario, facilidades asociadas y Rehabilitación de la carretera de acceso

Con base en los impactos y riesgos identificados, se diseñarán preliminarmente medidas que contribuyan a potencializar los impactos positivos, y a evitar, reducir, mitigar y/o compensar los impactos negativos, en base al marco de la jerarquía de la mitigación, tomando en consideración el cumplimiento de las políticas de salvaguardas del Banco. Se deberá esbozar una clara relación entre obra específica del proyecto integral – potencial impacto – medida de mitigación propuesta – y política de salvaguarda del BID aplicable. Incluir cronograma de implementación de cada una de las medidas propuestas, y definir responsabilidades y costos aproximados.

El Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) del Programa incluirá el Terminal Portuario de Manzanillo, así como sus facilidades asociadas y de apoyo, y la rehabilitación de la carretera de acceso, definiendo las medidas de prevención, mitigación y/o compensación de los impactos identificados ambientales y sociales. El PGAS podrá comprender los siguientes planes y programas a ser diseñados preliminarmente:

- Plan de Consultas de acuerdo con los requisitos de las políticas del Banco (se han considerado 2 rondas de consultas por ser Categoría A, siendo que cada ronda incluirá 2 consultas, una en el puerto y otra en la carretera de acceso). El Plan de Consultas, incluirá: (i) mapeo de partes interesadas (autoridades municipales y nacionales, instituciones, organizaciones sociales y no gubernamentales activas en el área del proyecto), así como la población

afectada; (ii) propuesta de ejecución de las 2 rondas de consulta y de ser el caso las consultas específicas en función de las características del proyecto y el contexto sociocultural; (iii) propuesta de número de eventos, lugares, días por cada una de las rondas (iv) establecimiento de responsabilidades en el proceso de consulta y presupuesto.

- Plan Preliminar de Compensaciones y Restauración de Medios de Vida por los activos económicos, terrenos y bienes afectados por el proyecto, incluyendo, de ser el caso, indemnización económica a valor de reposición de los terrenos y activos afectados.
- Plan específico de Protección y Apoyo a la Pesca Artesanal, dirigido para los pescadores artesanales de las comunidades cercanas del proyecto, que debe establecer cómo se llevará a cabo el proceso de participación de estos actores, el mapeo de los impactos socio ambientales, las formas de capacitación y las medidas para asegurar el aumento de la productividad.
- Plan Preliminar de Reasentamiento, pautado en las directrices de la OP-710, en caso de que el proyecto impacte con el desplazamiento físico de población (afectación de viviendas).
- Plan para prevenir impactos adversos por razones de género, incluyendo establecimiento de un código de conducta.
- Plan Preliminar de Gestión de la Biodiversidad, para la mitigación de los impactos sobre hábitats críticos y ecosistema marino, incluyendo medidas de monitoreo y manejo de la biota acuática (considerar por lo menos los grupos de bentos, plancton e ictiofauna).
- Plan de monitoreo de la dinámica hidráulica y sedimentaria costera, incluyendo sedimentos costero-marinos, línea de costa, aguas superficiales.
- Plan de salud y seguridad laboral.
- Plan Preliminar de preparación y respuesta ante desastres naturales
- Plan Preliminar de preparación y respuesta a emergencias ambientales.
- Plan de gestión de los impactos acumulativos.
- Plan de gestión de los impactos transfronterizos.
- Protocolo de manejo de hallazgos arqueológicos fortuitos.
- Mecanismo de atención de quejas y reclamos. Este mecanismo debe incluir un procedimiento (recepción, registro, resolución y cierre), un plan de difusión del mecanismo, la asignación de responsables en la atención de las quejas a nivel de la unidad ejecutora y de los contratistas correspondientes, así como una estructura organizacional requerida para atender el proceso.
- Plan de relaciones y participación comunitaria durante la ejecución del proyecto, incluyendo un mecanismo de monitoreo comunitario (con reuniones públicas periódicas con la participación de entidades significativas, responsabilidades claras y recursos suficientes) a fin de que los principales actores puedan realizar un seguimiento adecuado de las principales actividades realizadas por el Programa a lo largo de sus diferentes fases de ejecución.

- Plan de control ambiental de las obras, estableciendo las medidas de control y mitigación de los impactos ambientales significativos de las actividades de construcción.
- Plan de manejo de drenaje y control de procesos erosivos.
- Plan de monitoreo: Diseñar un sistema de monitoreo socioambiental incluyendo: indicadores ambientales y sociales; parámetros de medición; frecuencia y período de medición; sitios de monitoreo; método de recolección y análisis de datos; responsabilidades y costos. Dichos indicadores deben ser factibles de recolectar y medir a un costo razonable.
- Análisis de capacidades del Ejecutor para la gestión socioambiental del Proyecto y, de ser necesario, plan de fortalecimiento de capacidades.
- Recomendaciones y conclusiones generales en base al análisis desarrollado.

Entregables y cronograma de pagos:

Los entregables de esta consultoría incluyen:

- Plan de trabajo.
- Una primera versión del EIAS y sus correspondientes PGAS Preliminar incluyendo el Plan de Consulta Pública y de ser el caso el informe de la primera ronda de consulta del EIAS y Análisis de Impactos Acumulativos – fit for disclosure- a satisfacción del BID por lo menos tres semanas antes de llevar a cabo la misión de análisis.
- La versión final del EIAS a satisfacción del BID con su correspondiente PGAS Preliminar, incluyendo los informes finales del proceso de consulta pública y del Análisis de Impactos Acumulativos por lo menos dos semanas antes de la distribución de la operación al OPC.

Los Estudios deberán ser concluidos en hasta 4 meses, siendo que se procurará concluir la primera ronda de consultas públicas dentro de ese periodo.

Actividad	Mes					
	01	02	03	04	05	06
Plan de trabajo						
Caracterización del proyecto						
Análisis del marco legal						
Revisión bibliográfica						
Levantamientos de campo						
Documentación del fondo marino						
Evaluación impactos						
Análisis impactos cumulativos						
PGAS Preliminar						
Entrega versión preliminar estudios						
1ª ronda de consultas						
Entrega versión final estudios						

Cronograma de pagos	
Entregables	%
Plan de Trabajo	30%
Entrega del informe de levantamiento de campo	40%
Entrega del informe final	50%
TOTAL	100%

Supervisión y reporte:

Los entregables serán evaluados por Mauro Alem, el especialista en transporte a cargo de esta actividad, con el apoyo de José Luis de la Bastida (VPS/ESG), Especialista Ambiental, y Julio Rojas (VPS/ESG), Consultor Social.

Lo que necesitarás:

- **Ciudadanía:** Ser de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.
- **Consanguinidad:** De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el BID, BID Invest, o FOMIN como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.
- **Experiencia:** Para la ejecución de la presente consultoría, la firma consultora deberá contar con el siguiente perfil:
 - **Experiencia General:** Tratarse de una persona jurídica cuyo objeto social comprenda la ejecución de servicios relacionados con evaluaciones socioambientales. De preferencia, experiencia en la aplicación de las políticas de salvaguardas del Banco.
 - **Experiencia específica:** Haber realizado por lo menos cinco (05) servicios de evaluación socioambiental en temas afines al del presente proyecto.
 - **Equipo de profesionales:** La entidad consultora deberá formar un equipo conformado por, al menos, los siguientes profesionales:
 - Un Coordinador: con estudio de post grado en materias vinculadas a la presente consultoría. Debe demostrar experiencia profesional mínima de 15 años. Experiencia trabajando en proyectos del Banco altamente deseable.
 - Dos especialistas sociales: con licenciatura en antropología, sociología, ciencias sociales o afines. Estudios de post grado en materias vinculadas a la consultoría altamente deseable. Deben demostrar experiencia profesional mínima de 10 años. Con al menos 5 años de experiencia en la realización de diagnósticos socioculturales, evaluación de impacto social y planes de reasentamiento y compensación.
 - Dos especialistas ambientales: con bachiller/licenciatura en ciencias ambientales, ingeniería forestal, ambiental, geográfica, biólogo, o afines relacionados al objeto de la consultoría. Maestría (requerido) o doctorado (deseable) en materias vinculadas a la consultoría (ciencias sociales, medio ambientes, estudios sobre amazonia y tierras, etc.). Debe demostrar experiencia profesional

mínima de 10 años. Con al menos 5 años de experiencia en la realización de diagnósticos ambientales, evaluación de impacto ambiental.

- Dos especialistas en gestión de desastres, con bachiller/licenciatura en ciencias ambientales, ingeniería civil, ingeniería hidráulica, ingeniería costera, geográfica, economía, o afines relacionados al objeto de la consultoría. Maestría (requerido) o doctorado (deseable) en materias vinculadas a la consultoría (medio ambiente, gestión de riesgo de desastres, etc.). Debe demostrar experiencia profesional mínima de 10 años. Con al menos 5 años de experiencia en la realización de estudios probabilísticos de desastres y elaboración de planes de gestión de desastres.
- **Lengua:** Los documentos deberán ser preparados en español.

Resumen de la oportunidad:

- **Tipo de contrato y modalidad:** Firma consultora, Suma Alzada.
- **Duración de contrato:** 6 meses.
- **Fecha de inicio:** Marzo, 2020.
- **Lugar del trabajo:** En el local de los proyectos que integran al Programa, y en la sede de la firma consultora.
- **Persona responsable:** Mauro Alem (INE/TSP), Jefe de Equipo (mauroa@iadb.org).

Pagos y condiciones

La compensación será determinada de acuerdo con las políticas y procedimientos del Banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

En caso de que el consultor deba presentar la posición del Banco sobre cualquier aspecto de la consultoría, verbalmente o por escrito, ante cualquier persona o entidad, sólo lo hará si cuenta con la aprobación previa y por escrita del Banco.

Consanguinidad

De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

Diversidad

El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes y a personas de origen indígena.

Consultoría de Diseño de Ingeniería Estructural de Inversiones Portuarias y Logísticas

Contexto de la búsqueda:

El sistema portuario de República Dominicana se compone de 15 puertos que transportan carga, y sólo dos (Haina y Caucedo) concentran el 75% del total, ambos bajo gestión privada. Haina, principal puerto del país, se encuentra concesionado, y su rehabilitación y ampliación inicial realizada en 1975 (nuevos muelles, grúas y patios de manejo de carga) recibió el financiamiento del Banco, junto con una cooperación técnica para crear y organizar la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM). Algunos puertos fueron construidos y se manejan en forma privada y se orientan a carga especializada, como Caucedo, principal puerto de trasbordo de contenedores del país, construido en 2004. Los tres puertos ubicados en la zona norte son operados por el Estado, por APORDOM: (i) Samaná, que no registra operaciones de carga; (ii) Puerto Plata, que ha sido concesionado para su ampliación como terminal de cruceros (reduciendo la disponibilidad a un solo muelle para la carga); y (iii) Manzanillo, que posee el mayor calado natural del país y fue construido como parte de un complejo logístico privado orientado a la exportación de banano desde provincias del noroeste.

Debido a sus condiciones naturales y ubicación estratégica, a un día menos de navegación en la ruta a Estados Unidos, se planificó convertir a Manzanillo en el principal puerto del norte del país. Los ahorros de costos logísticos para el sector exportador del norte del país y Haití se estiman en el rango de 30 a 40%, dependiendo de la cadena logística de cada sector. En el sector textil, la proximidad de Manzanillo a los puertos de Estados Unidos traerá además reducciones significativas de tiempo de tránsito y de espera de la carga de importación y exportación, en un sector con una logística de procesos *just in time*. Manzanillo tuvo varios intentos de concesión que no lograron prosperar. A diferencia de Haina, en Manzanillo no se invirtieron recursos públicos en su rehabilitación, ni se fortaleció su institucionalidad para mejorar su gestión. Su infraestructura es deficiente, al igual que su conectividad con la red principal de carreteras.

Para apoyar con eso, el BID está estructurando un programa de obras específicas en la zona portuaria, logística y en vías que conectan el puerto con principales centros de producción, con el objetivo general de contribuir a mejorar la competitividad y el crecimiento socioeconómico de la zona norte del país, mediante la provisión de infraestructura portuaria y logística adecuada; y los objetivos específicos de: (i) reducción de costos y tiempos de transporte de la carga con origen/destino en el norte del país; (ii) incremento en el movimiento total de carga (toneladas) y de contenedores (TEUs) por Manzanillo.

La misión del equipo: Establecido en 1959, el Banco Interamericano de Desarrollo ("BID" o "Banco") es la principal fuente de financiamiento para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Proporciona préstamos, subvenciones, garantías, asesoramiento sobre políticas y asistencia técnica a los sectores público y privado de sus países prestatarios. La División de Transporte tiene una de las mayores carteras de proyectos dentro del BID, con más de US\$11.000 millones en operaciones en ejecución y con aprobaciones promedias por año de US\$1.500 millones.

Lo que harás:

Se busca una consultoría para realizar el análisis de alternativas de diseño disponibles y la revisión estructural de las condiciones actuales del área portuaria y logística de Manzanillo para proponer una solución de ingeniería para la rehabilitación y ampliación del Puerto de Manzanillo. Sobre la base del diseño recomendado, presentar el detalle de la estructura de costos y plazos de ejecución de la obra, incorporando recomendaciones sobre firmas de construcción especializadas en ese tipo de estructuras.

El consultor asistirá al equipo de proyecto en la preparación de la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD) y a elaborar los instrumentos de planificación relacionados (Marco de Resultados, Plan de Monitoreo y Evaluación, Plan de Ejecución del Programa (PEP) / Plan Operativo Anual (POA) y Análisis de Riesgos, entre otros).

El contractual desarrollará las siguientes actividades:

- A. Análisis de Alternativas de Diseño y Revisión de la Estructura portuaria existente:
 - I Revisión del Muelle y Área Logística existente. El consultor realizará la revisión de ingeniería estructural del muelle existente (espigón de 447m de largo y 23m de ancho) y presentará un análisis de la situación relevado, incluyendo recomendaciones sobre los riesgos que pudieran identificarse en el uso de la estructura actual.
 - II Informe de Análisis de Alternativas de Diseño disponibles. El consultor realizará un análisis de los diseños alternativos disponibles, incorporando recomendaciones sobre el diseño óptimo para la rehabilitación y ampliación del Puerto de Manzanillo. Los estudios de diseño alternativo serán suministrados por la Unidad Técnica de Muelles y Puertos (UTPM) del Ministerio de Obras y Comunicaciones (MOPC), junto a las estimaciones iniciales de costos de construcción.
- B. Propuesta Preliminar de Diseño de Ingeniería de obras y presupuesto preliminar:
 - I Informe de Diseño Preliminar de obras portuarias y logísticas. El consultor elaborará un diseño preliminar de ingeniería estructural, basado en estudios geotécnicos y otros complementarios que se requieran realizar como insumo del diseño. Estos estudios serán presupuestados e incluidos al costo de la presente consultoría.
 - II Informe Preliminar de Costos de Construcción del Diseño propuesto. El consultor reportará los costos de la propuesta de diseño, de forma preliminar y con el mayor detalle posible a partir de estudios e información disponibles, y de estimaciones propias debidamente fundadas. El informe incluirá un análisis de sensibilidad de las variables críticas susceptibles de variación para el presupuesto presentado. La estructura del informe se realizará conforme a lineamientos del equipo de proyecto.

Entregables y cronograma de pagos:

El Consultor elaborará los siguientes Informes:

- Plan de trabajo para el óptimo desarrollo de la consultoría.
- Informe 1: Incluirá un informe intermedio de las actividades realizadas por el consultor que deberán incorporar los ajustes establecidos por el equipo de proyecto.
- Informe 2: Incluirá el informe final de las actividades realizadas por el consultor, y las versiones finales de los documentos indicado en el apartado A (literales I y II) y B (literales I y II) que deberán incorporar los ajustes establecidos por el equipo de proyecto.

Dependiendo de las necesidades definidas por el Jefe de Equipo, el consultor deberá presentar informes intermedios o de avance, no sujetos a pago, que sirvan de insumos para la consecución de los objetivos de esta consultoría.

Para efectos de pago se define el siguiente cronograma de informes y calendario:

Número de Pago	Porcentaje (%)	Entregable	Presentación
1	20	Plan de trabajo	Una semana después de la firma del contrato
2	40	Informe 1	Previo a la presentación del POD a QRR por parte del Equipo de Proyecto
3	40	Informe 2	Posterior a la presentación POD a QRR incorporando ajustes post QRR
	100%		

Todos los informes y documentos relacionados con este contrato deben poder manejar aplicaciones compatibles con Microsoft Office. Las partes pueden intercambiar y entregar información electrónicamente (correo electrónico). Los informes deben presentarse en formato electrónico.

Lo que necesitarás:

- **Educación:** título de Ingeniero Civil.
- **Experiencia:** Se requiere experiencia mínima de quince (15) años vinculada al diseño y construcción de infraestructura y obras portuarias.
- **Idiomas:** Dominio del idioma español oral y escrito.
- **Competencias generales y técnicas:** Se requiere: (i) experiencia en formulación y construcción de obras portuarias y proyectos de transporte; (ii) antecedentes y probada experiencia en análisis de diseños de ingeniería estructural de inversiones en puertos; y (iii) conocimiento del sector portuario en la región.

Resumen de la oportunidad:

- **Tipo de contrato y modalidad:** Contractual de Productos y Servicios Externos, Suma Alzada.
- **Duración de contrato:** Comprende 40 días de consultoría con un viaje a República Dominicana, de los cuales 5 días efectivos comprenden una visita a

República Dominicana y 35 días con trabajo y apoyo a distancia hacia el equipo de proyecto y a los organismos ejecutores de la contraparte. La programación de las visitas será acordada con el coordinador de la consultoría. Durante la ejecución de la consultoría se evaluará la necesidad de mayores días de consultor o de viajes a República Dominicana, para lo cual se gestionará la modificación del contrato según proceda.

- **Lugar de trabajo:** Consultoría Externa. Se combina trabajo en el país de residencia del consultor y visitas a República Dominicana que incluye trabajo en la Oficina de País del BID, instalaciones de los organismos ejecutores y visitas de campo.
- **Persona responsable:** Mauro Alem, especialista en transporte del BID (mauroa@iadb.org).
- **Comunicaciones:** Cuando realice trabajo en su país, el Consultor se comunicará con el Supervisor de la consultoría, equipo de proyecto del Banco o entidades ejecutoras a través de correo electrónico, videoconferencias a través del Banco, Teams o Skype.
- **Requisitos:** Ser de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

Nuestra cultura: nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar la vida en América Latina y el Caribe, y pueden hacer lo que aman en un entorno laboral diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la igualdad de género. Como empleado, puede formar parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a intereses comunes.

Alentamos a las mujeres, afrodescendientes, personas de origen indígena y personas con discapacidad a que presenten sus solicitudes.

Sobre nosotros: En el BID, estamos comprometidos a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente líder de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento sobre políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para esto, necesitamos personas que no solo tengan las habilidades adecuadas, sino que también se apasionen por mejorar las vidas.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.

Consultoría para Revisión del Marco Normativo y del Modelo de Gestión Portuaria de Republica Dominicana

Contexto de la búsqueda:

El sistema portuario de República Dominicana se compone de 15 puertos que transportan carga, y sólo dos (Haina y Caucedo) concentran el 75% del total, ambos bajo gestión privada. Haina, principal puerto del país, se encuentra concesionado, y su rehabilitación y ampliación inicial realizada en 1975 (nuevos muelles, grúas y patios de manejo de carga) recibió el financiamiento del Banco, junto con una cooperación técnica para crear y organizar la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM). Algunos puertos fueron construidos y se manejan en forma privada y se orientan a carga especializada, como Caucedo, principal puerto de trasbordo de contenedores del país, construido en 2004. Los tres puertos ubicados en la zona norte son operados por el Estado, por APORDOM: (i) Samaná, que no registra operaciones de carga; (ii) Puerto Plata, que ha sido concesionado para su ampliación como terminal de cruceros (reduciendo la disponibilidad a un solo muelle para la carga); y (iii) Manzanillo, que posee el mayor calado natural del país y fue construido como parte de un complejo logístico privado orientado a la exportación de banano desde provincias del noroeste.

Debido a sus condiciones naturales y ubicación estratégica, a un día menos de navegación en la ruta a Estados Unidos, se planificó convertir a Manzanillo en el principal puerto del norte del país. Los ahorros de costos logísticos para el sector exportador del norte del país y Haití se estiman en el rango de 30 a 40%, dependiendo de la cadena logística de cada sector. En el sector textil, la proximidad de Manzanillo a los puertos de Estados Unidos traerá además reducciones significativas de tiempo de tránsito y de espera de la carga de importación y exportación, en un sector con una logística de procesos *just in time*. Manzanillo tuvo varios intentos de concesión que no lograron prosperar. A diferencia de Haina, en Manzanillo no se invirtieron recursos públicos en su rehabilitación, ni se fortaleció su institucionalidad para mejorar su gestión. Su infraestructura es deficiente, al igual que su conectividad con la red principal de carreteras.

Para apoyar con eso, el BID está estructurando un programa de obras específicas en la zona portuaria, logística y en vías que conectan el puerto con principales centros de producción, con el objetivo general de contribuir a mejorar la competitividad y el crecimiento socioeconómico de la zona norte del país, mediante la provisión de infraestructura portuaria y logística adecuada; y los objetivos específicos de: (i) reducción de costos y tiempos de transporte de la carga con origen/destino en el norte del país; (ii) incremento en el movimiento total de carga (toneladas) y de contenedores (TEUs) por Manzanillo.

La misión del equipo: Establecido en 1959, el Banco Interamericano de Desarrollo ("BID" o "Banco") es la principal fuente de financiamiento para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Proporciona préstamos, subvenciones, garantías, asesoramiento sobre políticas y asistencia técnica a los sectores público y privado de sus países prestatarios. La División de Transporte tiene una de las mayores carteras de proyectos dentro del BID, con más de US\$11.000 millones en operaciones en ejecución y con aprobaciones promedias por año de US\$1.500 millones.

Lo que harás:

Se busca una consultoría para apoyar en la revisión del marco normativo y del modelo de gestión portuaria de República Dominicana. La consultoría contratada, entre otras actividades, deberá preparar los siguientes productos:

- A. Analizar la actual normativa de gestión portuaria de República Dominicana, con una evaluación de las fortalezas y debilidades de este modelo;
- B. Hacer un análisis de alternativas para mejora institucional para la gestión portuaria, sea por directamente por el sector público, sea a través de Asociaciones Público-Privadas (APPs). Deberá ser incluido en esto análisis de sensibilidad las variables críticas para la revisión del modelo de gestión, estrategias para gestión junto a los principales actores a ser involucrados, la presentación de un cronograma y presupuesto estimado hasta la conclusión de esta actividad.
- C. Preparar materiales para diseminación de los resultados finales de los productos A y B, siendo: (i) un texto de hasta 1.200 palabras (formato de publicación en blogs) y una presentación en formateo PowerPoint para cada producto; (ii) un resumen ejecutivo de hasta 5 mil palabras sobre los principales avances del proyecto para futuras publicaciones del BID. Los ítems clasificados como productos de conocimiento serán pasibles de recibir sugerencias de cambios por el equipo del BID. La futura publicación de los productos de conocimiento incluirá el nombre de la consultoría y/o consultor y de colaboradores del BID que sean involucrados en el desarrollo del material.

Entregables y cronograma de pagos:

El Consultor elaborará los siguientes Informes:

- Plan de trabajo para el óptimo desarrollo de la consultoría.
- Informe 1: Versión borrador de la actividad mencionada en el apartado A;
- Informe 2: Versión borrador de la actividad mencionada en el apartado B;
- Informe 3: Versión final de la actividad mencionada en el apartado A;
- Informe 4: Versión final de la actividad mencionada en el apartado B;
- Informe 5: Versión final de la actividad mencionada en el apartado C;

Todas las hojas de cálculo y archivos que componen el proyecto deben entregarse en un medio electrónico editable, es decir, en un formato que permita la modificación de la información, en el formato de Microsoft Office 2000 o programas más recientes (Word, Excel y / o PowerPoint) y en formato de documento abierto (ODF) NBR ISO / IEC 26.300.

- Cuando se trata de hojas de cálculo, gráficos, etc. deben entregarse al contratista con toda la información, incluidas las fórmulas y los datos de fondo, necesarios para la simulación de otros escenarios o contextos. No se pueden ocultar datos.
- Las hojas de cálculo no pueden contener macros o funciones que no existen o que los formatos de archivo definidos en este documento no comprenden;

- Toda la información contenida en informes, hojas de cálculo y otros documentos debe ser rastreable y tener sus fuentes identificadas, para permitir la reproducción de los cálculos y la información presentada;

Para efectos de pago se define el siguiente cronograma de informes y calendario:

Número de Pago	Porcentaje (%)	Entregable
1	20	Plan de trabajo
2	15	Informe 1
3	15	Informe 2
4	20	Informe 3
5	20	Informe 4
6	10	Informe 5
	100%	

Todos los informes y documentos relacionados con este contrato deben poder manejar aplicaciones compatibles con Microsoft Office. Las partes pueden intercambiar y entregar información electrónicamente (correo electrónico). Los informes deben presentarse en formato electrónico.

Lo que necesitarás:

- **Educación:** Maestría en transportes, economía, ingeniería, o áreas afines.
- **Experiencia:** Se requiere experiencia mínima de quince (15) años vinculada a temas de gestión portuaria. Deseable experiencia previa con proyectos en República Dominicana.
- **Idiomas:** Dominio del idioma español oral y escrito.
- **Competencias generales y técnicas:** Se requiere: conocimiento del sector portuario en la región.

Resumen de la oportunidad:

- **Tipo de contrato y modalidad:** Contractual de Productos y Servicios Externos, Suma Alzada.
- **Duración de contrato:** Comprende 6 meses consultoría, con dos viajes a República Dominicana, y apoyo a distancia hacia el equipo de proyecto y a los organismos ejecutores de la contraparte. La programación de las visitas será acordada con el coordinador de la consultoría. Durante la ejecución de la consultoría se evaluará la necesidad de mayores días de consultor o de viajes a República Dominicana, para lo cual se gestionará la modificación del contrato según proceda.
- **Lugar de trabajo:** Consultoría Externa. Se combina trabajo en el país de residencia del consultor y visitas a República Dominicana que incluye trabajo en

la Oficina de País del BID, instalaciones de los organismos ejecutores y visitas de campo.

- **Persona responsable:** Mauro Alem, especialista en transporte del BID (mauroa@iadb.org).
- **Comunicaciones:** Cuando realice trabajo en su país, el Consultor se comunicará con el Supervisor de la consultoría, equipo de proyecto del Banco o entidades ejecutoras a través de correo electrónico, videoconferencias a través del Banco, Teams o Skype.
- **Requisitos:** Ser de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

Nuestra cultura: nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar la vida en América Latina y el Caribe, y pueden hacer lo que aman en un entorno laboral diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la igualdad de género. Como empleado, puede formar parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a intereses comunes.

Alentamos a las mujeres, afrodescendientes, personas de origen indígena y personas con discapacidad a que presenten sus solicitudes.

Sobre nosotros: En el BID, estamos comprometidos a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente líder de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento sobre políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para esto, necesitamos personas que no solo tengan las habilidades adecuadas, sino que también se apasionen por mejorar las vidas.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.

Consultoría para Elaboración de Diagnóstico de Inclusión

Contexto de la búsqueda:

El sistema portuario de República Dominicana se compone de 15 puertos que transportan carga, y sólo dos (Haina y Caucedo) concentran el 75% del total, ambos bajo gestión privada. Haina, principal puerto del país, se encuentra concesionado, y su rehabilitación y ampliación inicial realizada en 1975 (nuevos muelles, grúas y patios de manejo de carga) recibió el financiamiento del Banco, junto con una cooperación técnica para crear y organizar la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM). Algunos puertos fueron construidos y se manejan en forma privada y se orientan a carga especializada, como Caucedo, principal puerto de trasbordo de contenedores del país, construido en 2004. Los tres puertos ubicados en la zona norte son operados por el Estado, por APORDOM: (i) Samaná, que no registra operaciones de carga; (ii) Puerto Plata, que ha sido concesionado para su ampliación como terminal de cruceros (reduciendo la disponibilidad a un solo muelle para la carga); y (iii) Manzanillo, que posee el mayor calado natural del país y fue construido como parte de un complejo logístico privado orientado a la exportación de banano desde provincias del noroeste.

Debido a sus condiciones naturales y ubicación estratégica, a un día menos de navegación en la ruta a Estados Unidos, se planificó convertir a Manzanillo en el principal puerto del norte del país. Los ahorros de costos logísticos para el sector exportador del norte del país y Haití se estiman en el rango de 30 a 40%, dependiendo de la cadena logística de cada sector. En el sector textil, la proximidad de Manzanillo a los puertos de Estados Unidos traerá además reducciones significativas de tiempo de tránsito y de espera de la carga de importación y exportación, en un sector con una logística de procesos *just in time*. Manzanillo tuvo varios intentos de concesión que no lograron prosperar. A diferencia de Haina, en Manzanillo no se invirtieron recursos públicos en su rehabilitación, ni se fortaleció su institucionalidad para mejorar su gestión. Su infraestructura es deficiente, al igual que su conectividad con la red principal de carreteras.

Para apoyar con eso, el BID está estructurando un programa de obras específicas en la zona portuaria, logística y en vías que conectan el puerto con principales centros de producción, con el objetivo general de contribuir a mejorar la competitividad y el crecimiento socioeconómico de la zona norte del país, mediante la provisión de infraestructura portuaria y logística adecuada; y los objetivos específicos de: (i) reducción de costos y tiempos de transporte de la carga con origen/destino en el norte del país; (ii) incremento en el movimiento total de carga (toneladas) y de contenedores (TEUs) por Manzanillo.

La misión del equipo: Establecido en 1959, el Banco Interamericano de Desarrollo ("BID" o "Banco") es la principal fuente de financiamiento para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Proporciona préstamos, subvenciones, garantías, asesoramiento sobre políticas y asistencia técnica a los sectores público y privado de sus países prestatarios. La División de Transporte tiene una de las mayores carteras de proyectos dentro del BID, con más de US\$11.000 millones en operaciones en ejecución y con aprobaciones promedias por año de US\$1.500 millones.

Lo que harás:

Se busca una consultoría para realizar un diagnóstico de inclusión para analizar la situación de los habitantes locales en el área de influencia del puerto de Manzanillo, en especial de mujeres y personas con discapacidad, en la fuerza laboral e identificar oportunidades para promover su participación en las potenciales y actuales cadenas productivas. La consultoría realizará un diagnóstico sobre las brechas existentes, el grado de institucionalización del enfoque (estructuras, prácticas, políticas, personal, entre otros), y realizará recomendaciones para cerrar dichas brechas.

El/la candidato/a seleccionado/a deberá:

Actividades:

- A. Recolectar y realizar una revisión de documentos relevantes de las organizaciones y empresas referentes a participación de la mujer, personas con discapacidad y en situación vulnerable, en la fuerza de trabajo como, por ejemplo, estatutos, reglamentos, guías, protocolos; así como datos sobre la composición de los empleados desagregado por sexo según áreas de trabajo (técnico, administrativos, etc.) y cargos, políticas específicas para promover la igualdad de género (por ejemplo, políticas de balance vida/trabajo, de reclutamiento y promoción igualitario, de adaptación la infraestructura para responder a las necesidades de diferentes personas, programas para promover el liderazgo y la carrera, etc.).
- B. Realizar entrevistas a personas claves para obtener información sobre el compromiso con la igualdad de género e inclusión al interior de la entidad. Entre estas entrevistas se recomienda incluir a altos cargos directivos y gerentes medios, tanto de sectores operativos como administrativos, a responsables de recursos humanos, y a una muestra de empleados, mujeres y hombres, que trabajen en diferentes áreas. Se deberá analizar la perspectiva/opinión de los empleados y la cultura al interior de la institución mediante una muestra rápida.
- C. Elaborar un diagnóstico sobre cuáles son las principales áreas de éxito para promover la igualdad de género, la participación de las mujeres y personas con discapacidad en las cadenas productivas, así como las principales brechas en términos de inclusión que enfrentan las empresas de las zonas de intervención.
- D. Identificar existencia o no de personal dedicado a temas sociales o de género (por ejemplo, si existen unidades de género o especialistas sociales/género) en la empresas y organizaciones. Así como guías, planes o cualquier documento relacionado.
- E. Realizar entrevistas a personas claves responsables de supervisar e implementar proyectos para obtener información sobre su conocimiento en temas de género e inclusión en su área de trabajo, apertura a incluir el tema, barreras que enfrenta por las cuales no incluye la perspectiva de género, capacidad (o no) para incluir el tema en sus proyectos.
- F. Preparar una presentación con un resumen ejecutivo del diagnóstico para ser socializado con las empresas y organizaciones.
- G. Preparar materiales para diseminación de los resultados finales de los productos A a F, siendo: (i) un texto de hasta 1.200 palabras (formato de publicación en

blogs) y una presentación en formato PowerPoint para cada producto; (ii) un resumen ejecutivo de hasta 5 mil palabras sobre los principales avances del proyecto para futuras publicaciones del BID. Los ítems clasificados como productos de conocimiento serán pasibles de recibir sugerencias de cambios por el equipo del BID. La futura publicación de los productos de conocimiento incluirá el nombre de la consultoría y/o consultor y de colaboradores del BID que sean involucrados en el desarrollo del material.

Entregables y cronograma de pagos:

El Consultor elaborará los siguientes Informes:

- Plan de trabajo para el óptimo desarrollo de la consultoría.
- Informe 1: Reporte borrador del diagnóstico de situación. Este reporte deberá incluir un resumen de la información recolectada a través de las entrevistas y revisión bibliográfica.
- Informe 2: Informe final que incluya el diagnóstico situacional y recomendaciones para cerrar las brechas identificadas (género, inclusión).
- Informe 3: Versión final de la actividad mencionada en el apartado G;

Todas las hojas de cálculo y archivos que componen el proyecto deben entregarse en un medio electrónico editable, es decir, en un formato que permita la modificación de la información, en el formato de Microsoft Office 2000 o programas más recientes (Word, Excel y / o PowerPoint) y en formato de documento abierto (ODF) NBR ISO / IEC 26.300.

- Cuando se trata de hojas de cálculo, gráficos, etc. deben entregarse al contratista con toda la información, incluidas las fórmulas y los datos de fondo, necesarios para la simulación de otros escenarios o contextos. No se pueden ocultar datos.
- Las hojas de cálculo no pueden contener macros o funciones que no existen o que los formatos de archivo definidos en este documento no comprenden;
- Toda la información contenida en informes, hojas de cálculo y otros documentos debe ser rastreable y tener sus fuentes identificadas, para permitir la reproducción de los cálculos y la información presentada;

Para efectos de pago se define el siguiente cronograma de informes y calendario:

Número de Pago	Porcentaje (%)	Entregable
1	20	Plan de trabajo
2	30	Informe 1
3	40	Informe 2
4	10	Informe 3
	100%	

Todos los informes y documentos relacionados con este contrato deben poder manejar aplicaciones compatibles con Microsoft Office. Las partes pueden intercambiar y entregar información electrónicamente (correo electrónico). Los informes deben presentarse en formato electrónico.

Lo que necesitarás:

- **Educación:** Licenciado/a en ciencias sociales o afines, con maestría en desarrollo internacional, políticas públicas, ciencias sociales o temas relacionados a género e inclusión.
- **Experiencia:** El/la consultor/a deberá poseer experiencia profesional mínima de 6 años en desarrollo internacional, con experiencia en temas de inclusión social y género, y sector público en países en vía de desarrollo.
- **Idiomas:** Dominio del idioma español oral y escrito.
- **Competencias generales y técnicas:** Se requiere experiencia probada en el diseño y/o implementación de planes institucionales y o nacionales y apoyo técnico a instituciones en áreas de infraestructura, de preferencia transporte, donde se incorporen distintos componentes y/o actividades transversales de género e inclusión. Asimismo, el/la consultor/a deberá tener experiencia probada en la preparación, gestión y organización de distintas fuentes de información. Trabajo de campo y en la elaboración de informes analíticos.

Resumen de la oportunidad:

- **Tipo de contrato y modalidad:** Contractual de Productos y Servicios Externos, Suma Alzada.
- **Duración de contrato:** Comprende 3 meses consultoría, con un viaje a República Dominicana, y apoyo a distancia hacia el equipo de proyecto y a los organismos ejecutores de la contraparte. La programación de las visitas será acordada con el coordinador de la consultoría. Durante la ejecución de la consultoría se evaluará la necesidad de mayores días de consultor o de viajes a República Dominicana, para lo cual se gestionará la modificación del contrato según proceda.
- **Lugar de trabajo:** Consultoría Externa. Se combina trabajo en el país de residencia del consultor y visitas a República Dominicana que incluye trabajo en la Oficina de País del BID, instalaciones de los organismos ejecutores y visitas de campo.
- **Persona responsable:** Mauro Alem, especialista en transporte del BID (mauroa@iadb.org).
- **Comunicaciones:** Cuando realice trabajo en su país, el Consultor se comunicará con el Supervisor de la consultoría, equipo de proyecto del Banco o entidades ejecutoras a través de correo electrónico, videoconferencias a través del Banco, Teams o Skype.
- **Requisitos:** Ser de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

Nuestra cultura: nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar la vida en América Latina y el Caribe, y pueden hacer lo que aman en un entorno laboral diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con

la igualdad de género. Como empleado, puede formar parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a intereses comunes.

Alentamos a las mujeres, afrodescendientes, personas de origen indígena y personas con discapacidad a que presenten sus solicitudes.

Sobre nosotros: En el BID, estamos comprometidos a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente líder de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento sobre políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para esto, necesitamos personas que no solo tengan las habilidades adecuadas, sino que también se apasionen por mejorar las vidas.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.

Consultoría para Identificar las Demandas de Inversores Extranjeros y Elaborar Propuesta Institucional

Contexto de la búsqueda:

El sistema portuario de República Dominicana se compone de 15 puertos que transportan carga, y sólo dos (Haina y Caucedo) concentran el 75% del total, ambos bajo gestión privada. Haina, principal puerto del país, se encuentra concesionado, y su rehabilitación y ampliación inicial realizada en 1975 (nuevos muelles, grúas y patios de manejo de carga) recibió el financiamiento del Banco, junto con una cooperación técnica para crear y organizar la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM). Algunos puertos fueron construidos y se manejan en forma privada y se orientan a carga especializada, como Caucedo, principal puerto de trasbordo de contenedores del país, construido en 2004. Los tres puertos ubicados en la zona norte son operados por el Estado, por APORDOM: (i) Samaná, que no registra operaciones de carga; (ii) Puerto Plata, que ha sido concesionado para su ampliación como terminal de cruceros (reduciendo la disponibilidad a un solo muelle para la carga); y (iii) Manzanillo, que posee el mayor calado natural del país y fue construido como parte de un complejo logístico privado orientado a la exportación de banano desde provincias del noroeste.

Debido a sus condiciones naturales y ubicación estratégica, a un día menos de navegación en la ruta a Estados Unidos, se planificó convertir a Manzanillo en el principal puerto del norte del país. Los ahorros de costos logísticos para el sector exportador del norte del país y Haití se estiman en el rango de 30 a 40%, dependiendo de la cadena logística de cada sector. En el sector textil, la proximidad de Manzanillo a los puertos de Estados Unidos traerá además reducciones significativas de tiempo de tránsito y de espera de la carga de importación y exportación, en un sector con una logística de procesos *just in time*. Manzanillo tuvo varios intentos de concesión que no lograron prosperar. A diferencia de Haina, en Manzanillo no se invirtieron recursos públicos en su rehabilitación, ni se fortaleció su institucionalidad para mejorar su gestión. Su infraestructura es deficiente, al igual que su conectividad con la red principal de carreteras.

Para apoyar con eso, el BID está estructurando un programa de obras específicas en la zona portuaria, logística y en vías que conectan el puerto con principales centros de producción, con el objetivo general de contribuir a mejorar la competitividad y el crecimiento socioeconómico de la zona norte del país, mediante la provisión de infraestructura portuaria y logística adecuada; y los objetivos específicos de: (i) reducción de costos y tiempos de transporte de la carga con origen/destino en el norte del país; (ii) incremento en el movimiento total de carga (toneladas) y de contenedores (TEUs) por Manzanillo.

Los puertos juegan un papel importante en el comercio internacional. En los últimos años, los puertos han tenido que adaptar sus competencias, mejorar su cadena logística, sus servicios y promocionarse proactivamente para intentar diferenciarse de sus competidores.

El comercio marítimo mundial ha experimentado un crecimiento brutal durante los últimos 15 años, lo que se ha traducido en un imparable aumento de los volúmenes de mercancías que a diario pasan por los puertos de todo el mundo. Los buques cargueros encargados de transportar estas mercancías también han aumentado su tamaño exponencialmente y, con ello, ha aumentado la demanda de puertos adaptados a sus

dimensiones, con almacenes e inmuebles logísticos de gran capacidad para ese mayor tráfico de mercancías.

Los puertos marítimos compiten cada vez más entre sí para atraer o retener a empresas navieras, propietarios de cargueros, y empresas inversoras que usen sus servicios de carga. Los puertos empezarán a considerar como una ventaja competitiva la oferta de acceso a los buques más grandes y la integración en una red de conectividad interior multimodal y eficiente, que permita un almacenamiento eficaz y la posterior distribución de la carga junto con el crecimiento económico de la zona de influencia del puerto.

Todo esto se está traduciendo en una mayor presión y en una oportunidad para que Gobiernos, operadores y agencias de promoción de las inversiones ofrezcan servicios necesarios de valor añadido para responder a estas necesidades. En este sentido, el Puerto de Manzanillo, para poder competir en el comercio internacional tiene que estar a la altura de los requerimientos de las empresas usuarias dominicanas y extranjeras localizadas cerca de su ubicación, así como otras empresas extranjeras potencialmente interesadas.

La misión del equipo: Establecido en 1959, el Banco Interamericano de Desarrollo ("BID" o "Banco") es la principal fuente de financiamiento para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Proporciona préstamos, subvenciones, garantías, asesoramiento sobre políticas y asistencia técnica a los sectores público y privado de sus países prestatarios. La División de Transporte tiene una de las mayores carteras de proyectos dentro del BID, con más de US\$11.000 millones en operaciones en ejecución y con aprobaciones promedias por año de US\$1.500 millones.

Lo que harás:

Se busca una consultoría para identificar las necesidades desde el punto de vista comercial, de servicios, de institucionalidad, de promoción y de acompañamiento técnico-alfombra roja-que el puerto requiere para poder competir con otros puertos locales en la República Dominicana y a nivel internacional.

Para ello, un consultor(a) asistirá al equipo de proyecto en la preparación de la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD) y desarrollará además las siguientes actividades:

- Identificación de necesidades por parte de inversores locales y extranjeros que podrían ser potenciales usuarios del puerto.
 - El contractual identificará empresas extranjeras y locales con potencial de poder usar el puerto para, mediante entrevistas y conversaciones elaborar un informe de recomendaciones para el puerto cubriendo temas como:
 - Agencia de promoción de las inversiones de Manzanillo;
 - Tramitología para procesos;
 - Clima de negocios;
 - Servicios al inversor;
 - Alfombra roja y atención al cliente;
 - Normativa;
 - Incentivos fiscales y no fiscales;
 - Gestiones aduaneras;
 - Entre otras.

- Recomendaciones sobre cuál es la hora de ruta para posicionar al puerto desde el punto de vista comercial en los mercados internacionales.
- Identificación de potenciales nuevos greenfields, mercados y productos o servicios/sectores estratégicos.

Entregables y cronograma de pagos:

El consultor elaborará los siguientes Informes:

- Plan de trabajo para el óptimo desarrollo de la consultoría.
- Informe 1: Identificación de necesidades por parte de inversores locales y extranjeros que podrían ser potenciales usuarios del puerto incluyendo una base de datos de las empresas contactadas
- Informe 2: Recomendaciones para el que el puerto pueda atraer Inversiones Directas Externas (IED), generar más movimiento de mercancía de inversores internacionales y propuesta de la institucionalidad y servicios necesarios para atender a los inversores.

Para efectos de pago se define el siguiente cronograma de informes y calendario:

Número de Pago	Porcentaje (%)	Entregable	Presentación
1	20	Plan de trabajo	Hasta una semana después de la firma del contrato
2	40	Informe 1	Hasta 30 días después de la firma del contrato
3	40	Informe 2	Hasta 45 días después de la firma del contrato
	100%		

Todos los informes y documentos relacionados con este contrato deben poder manejar aplicaciones compatibles con Microsoft Office. Las partes pueden intercambiar y entregar información electrónicamente (correo electrónico). Los informes deben presentarse en formato electrónico.

Lo que necesitarás:

- **Educación:** El consultor deberá poseer un título de grado universitario en economía o negocios internacionales con estudios de posgrado en políticas públicas u áreas afines a nivel de maestría.
- **Experiencia:** El consultor deberá contar con una experiencia mínima de 12 años en trabajos relacionados en el área de promoción de IED y desarrollo económico en zonas industriales y áreas portuarias.
- **Idiomas:** Tener dominio de español y el inglés.

- **Competencias generales y técnicas:** Amplia experiencia trabajando en el mercado de Latinoamérica y Caribe (LAC).

Resumen de la oportunidad:

- **Tipo de contrato y modalidad:** Contractual de Productos y Servicios Externos, Suma Alzada.
- **Duración de contrato:** Comprende 40 días de consultoría con un viaje a República Dominicana, de los cuales 5 días efectivos comprenden una visita a República Dominicana y 35 días con trabajo y apoyo a distancia hacia el equipo de proyecto y a los organismos ejecutores de la contraparte. La programación de las visitas será acordada con el coordinador de la consultoría. Durante la ejecución de la consultoría se evaluará la necesidad de mayores días de consultor o de viajes a República Dominicana, para lo cual se gestionará la modificación del contrato según proceda.
- **Lugar de trabajo:** Consultoría Externa. Se combina trabajo en el país de residencia del consultor y visitas a República Dominicana que incluye trabajo en la Oficina de País del BID, instalaciones de los organismos ejecutores y visitas de campo.
- **Persona responsable:** Mauro Alem, especialista en transporte del BID (mauroa@iadb.org) y Ana Arias Urones, especialista senior en comercio e inversión (aarias@iadb.org).
- **Comunicaciones:** Cuando realice trabajo en su país, el Consultor se comunicará con el Supervisor de la consultoría, equipo de proyecto del Banco o entidades ejecutoras a través de correo electrónico, videoconferencias a través del Banco, Teams o Skype.
- **Requisitos:** Ser de uno de los 48 países miembros del BID y no tener familiares que trabajen actualmente en el Grupo BID.

Nuestra cultura: nuestra gente está comprometida y apasionada por mejorar la vida en América Latina y el Caribe, y pueden hacer lo que aman en un entorno laboral diverso, colaborativo y estimulante. Somos la primera institución de desarrollo de América Latina y el Caribe en recibir la certificación EDGE, reconociendo nuestro fuerte compromiso con la igualdad de género. Como empleado, puede formar parte de grupos de recursos internos que conectan a nuestra comunidad diversa en torno a intereses comunes.

Alentamos a las mujeres, afrodescendientes, personas de origen indígena y personas con discapacidad a que presenten sus solicitudes.

Sobre nosotros: En el BID, estamos comprometidos a mejorar vidas. Desde 1959, hemos sido una fuente líder de financiamiento a largo plazo para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Sin embargo, hacemos más que prestar. Nos asociamos con nuestros 48 países miembros para proporcionar a América Latina y el Caribe investigaciones de vanguardia sobre temas de desarrollo relevantes, asesoramiento sobre políticas para informar sus decisiones y asistencia técnica para mejorar la planificación y ejecución de proyectos. Para esto, necesitamos personas que no solo tengan las habilidades adecuadas, sino que también se apasionen por mejorar las vidas.

Nuestro equipo de Recursos Humanos revisa cuidadosamente todas las aplicaciones.