

Documento de Cooperación Técnica (CT)

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	REPUBLICA DOMINICANA
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la Ampliación y Rehabilitación del Puerto de Manzanillo
▪ Número de CT:	DR-T1209
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Alem, Mauro (INE/TSP) Líder del Equipo; Rodriguez Porcel, Manuel (INE/TSP) Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto; Arias Urones, Ana (INT/TIN); Baladi Rodriguez, Aziz (INE/TSP); Jacquet, Bruno (CSD/RND); Landazuri-Levey, Maria C. (LEG/SGO); Ramirez Bello, Maria Cecilia (INE/INE); Rosa Da Silva Cruvinel, Rodrigo (INE/TSP)
▪ Taxonomía:	Apoyo Operativo
▪ Operación a la que la CT apoyará:	DR-L1141
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	14 Ene 2020
▪ Beneficiario:	República Dominicana
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura(INF); Programa Estratégico para el Desarrollo de Integración(RIN); Programa Estratégico para el Desarrollo de Sostenibilidad(SUS);
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$500,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	12 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	01 de marzo de 2020
▪ Tipos de consultores:	Individuales y firmas consultoras
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transport
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	INE-Sector de Infraestructura y Energía
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Sí
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Inclusión social e igualdad; Productividad e innovación; Integración económica; Capacidad institucional y estado de derecho; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género; Diversidad

II. DESCRIPCIÓN DEL PRÉSTAMO/GARANTÍA ASOCIADO

- 2.1 Por solicitud del Gobierno de República Dominicana, el BID está preparando una operación de préstamo (Programa de Rehabilitación y Expansión del Puerto de Manzanillo - DR-L1141), que busca contribuir a rehabilitar, modernizar y promover la operación sostenible del complejo portuario y logístico multipropósito en Manzanillo, con el objetivo de mejorar la competitividad y el desarrollo sostenible del norte del país. La operación se encuentra en proceso de preparación por el Banco, previéndose la aprobación de la misma en el año 2020.

III. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN DE LA CT

- 3.1 El objetivo de esta CT es apoyar el diseño de la operación DR-L1141 a través del financiamiento de estudios de preinversión en el área de influencia del programa.

- 3.2 El sistema portuario de República Dominicana se compone de 15 puertos que transportan carga, 12 en la zona sur y 3 en la zona norte del país. De estos, 2 puertos (Haina y Caucedo), en la zona sur, concentran el 75% del total de carga, ambos bajo gestión privada. Los 3 puertos ubicados en la zona norte son operados por el Estado, a través de la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM): (i) Samaná, que no registra operaciones de carga; (ii) Puerto Plata, que fue 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, que hoy no está operativo, orientado a la exportación de banano desde provincias del noroeste.
- 3.3 Manzanillo, debido a sus condiciones naturales y ubicación estratégica, a un día menos de navegación en la ruta de exportación a Estados Unidos, a fines de los años 90 fue planificado para convertirse en el principal puerto del norte del país. Se estima que la rehabilitación y ampliación del puerto de Manzanillo implicaría una reducción de costos logísticos para el sector exportador del norte del país y Haití en el rango de 30% a 40%, dependiendo de la cadena logística de cada sector. Sin embargo, desde 2004 Manzanillo tuvo varios intentos de concesión, que fueron realizados sin antes haber invertido recursos públicos para su rehabilitación como puerto multipropósito (incorporando carga contenerizada) y sin el fortalecimiento de su institucionalidad para una adecuada gestión. Las concesiones no lograron éxito, y, desde 2013, APORDOM es el ente operador del puerto de Manzanillo.
- 3.4 Actualmente el puerto de Manzanillo posee una infraestructura deficiente, y necesita mejorar su conectividad con la red principal de carreteras del país. Su operación es inadecuada, y su uso ha sido limitado a carga de banano, sin incorporar carga de productos existentes en su área de influencia: agropecuarios y pesca, minería, textil y calzados.
- 3.5 Para apoyar en el diseño de la estructuración de la operación DR-L1141, se requiere la presente CT para financiar estudios ambientales, de diseños técnicos conceptuales, de evaluación socioambiental, de potencial demanda, y de modelos de operación portuaria, entre otros, que serán la base para su ejecución.
- 3.6 **Alineamiento institucional.** La CT es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2023 (AB-3190-2) al alinearse con los desafíos de: (i) Integración Económica, por apoyar un proyecto busca contribuir a la competitividad e inserción de las rutas comerciales regionales e internacionales del sector productivo en el norte del país; (ii) Productividad e Innovación, al tener un enfoque en la provisión de servicios de infraestructura y servicios públicos adecuados, seguros, confiables y asequibles; y (iii) Inclusión Social e Igualdad, al buscar la inclusión e identificación de acciones para fomentar la integración de habitantes locales en las cadenas integradas de producción existentes en las cercanías del puerto de Manzanillo.
- 3.7 La CT está alineada estratégicamente con el área transversal de: (i) Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, al buscar fortalecer la resiliencia a los impactos del Cambio Climático (CC) y por promover el desarrollo de estudios de impactos socioambiental en el área del proyecto; (ii) Igualdad de Género y Diversidad, al prever la realización de acciones para incorporar mujeres y personas con discapacidad en nuevas actividades productivas y logísticas del puerto; y (iii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, al prever el ofrecimiento de capacitación a funcionarios gubernamentales en cuestiones portuarias. La CT se alinea con la Estrategia del Banco con República Dominicana

2017-2020 (GN-2908), al apoyar las oportunidades productivas a través de mejoras en la infraestructura de transporte y logística del país.

- 3.8 Asimismo, la CT es consistente con: (i) la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), al buscar promover el acceso a los servicios de infraestructura y mejorar la gobernanza de la infraestructura en hacer más eficiente la provisión del servicio; (ii) el Marco Sectorial de Integración y Comercio (GN-2715-6), al reducir costos logísticos; (iii) la Estrategia Sectorial de Apoyo a la Incorporación Competitiva Regional y Global (GN-2565-4), al buscar fomentar la integración regional; (iv) el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7), al promover sistemas de transporte accesibles, eficientes y seguros; y (v) el Marco Sectorial de Cambio Climático (GN-2835-8), conforme presentado en ¶3.7; y (vi) el Programa Estratégico para el Desarrollo de Integración Financiado con Capital Ordinario (RIN), el Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura Financiado con Capital Ordinario (INF), y el Programa Estratégico para el Desarrollo de Sostenibilidad Financiado con Capital Ordinario (SUS) (GN-2819-1), pues los recursos serán utilizados para contribuir con el fortalecimiento de la capacidad de gestión portuaria y apoyar la realización de estudios de preinversión en el puerto de Manzanillo, mejorando las condiciones de disponibilidad de infraestructura con atención a sostenibilidad socioambiental del proyecto y mejorando las condiciones para la tránsito regional e internacional de cargas desde el puerto de Manzanillo.

IV. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES/COMPONENTES Y PRESUPUESTO

- 4.1 La CT contará con los siguientes componentes:
- 4.2 **Componente I: Modelo de gestión portuaria (US\$100.000).** El componente busca apoyar en la revisión del modelo operacional en la gestión portuaria adoptado por República Dominicana (rol como concedente). Para tanto, se prevé: (i) la revisión del marco normativo vigente para proponer ajustes en la regulación y modelo de gestión, y mejoras de las capacidades del operador público; y (ii) actividades de fortalecimiento institucional, como talleres de capacitación y visitas a experiencias internacionales, para fomento del diálogo para la revisión del marco normativo.
- 4.3 **Componente II: Diseños técnicos conceptuales bases del Plan Maestro (US\$180.000).** Este componente financiará estudios para determinar la mejor alternativa de ingeniería, así como, los diseños del complejo logístico necesario para atender la carga prevista, a fin de elaborar un Plan Maestro para el desarrollo del puerto. Además, se financiarán los estudios geotécnicos de la zona y estructurales de la infraestructura actuales. Se obtendrá un diseño por fases, en el que se permita la adaptabilidad de las inversiones en infraestructura de acuerdo con el crecimiento de la demanda del puerto.
- 4.4 **Componente III: Evaluación socioambiental y riesgos de desastres naturales (US\$120.000).** Este componente financiará: (i) estudios para contar con una evaluación socioambiental exhaustiva que asegure el cumplimiento de las salvaguardas del Banco; (ii) análisis comprensivo de riesgos de desastres para elaborar una estrategia de mitigación de los mismos; y (iii) diagnóstico para identificar oportunidades para beneficiar y promover la inclusión de comunidades locales, incluyendo en temas de género, en las actuales y potenciales cadenas productivas del área de influencia del puerto de Manzanillo.
- 4.5 **Componente IV: Demanda potencial (US\$100.000).** Se realizará una evaluación de las potenciales fuentes de carga en el área de influencia y las inversiones necesarias

para asegurar que dichas cargas puedan ser llevadas y exportadas desde el Puerto de Manzanillo. Para ello, deberán ser financiadas: (i) evaluación de fuentes potenciales de generación de carga en el área de influencia; determinación de infraestructuras (carreteras, logística, grúas, etc.) para atender necesidades de potenciales usuarios; (ii) análisis de alternativas digitales en la operación portuaria; (iii) estudios prospectivos para identificar necesidades demandadas por inversores extranjeros relacionadas con los servicios del puerto así como institucionalidad requerida para posicionar el puerto en nuevos mercados; y (iv) cadenas de proveedores locales, acompañamiento comercial y tramitología.

- 4.6 El costo total de la CT es de US\$500.000, que serán financiados de acuerdo con el detalle que se presenta en el siguiente cuadro:

Presupuesto Indicativo (en US\$)

Actividad / Componente	Descripción	BID/INF	BID/RIN	BID/SUS	Financiamiento Total
I – Modelo de gestión portuaria	Revisión del marco normativo vigente para proponer ajustes en la regulación y modelo de gestión	25.000	-	-	25.000
	Fortalecimiento institucional en gestión portuaria	75.000	-	-	75.000
II – Diseños técnicos conceptuales bases del Plan Maestro	Diseños técnicos conceptuales bases del Plan Maestro	180.000	-	-	180.000
III – Evaluación socio ambiental y riesgos de desastres naturales	Estudios de evaluación socioambiental del área de influencia del puerto	-	-	75.000	75.000
	Análisis comprensivo de riesgos de desastres	5.000	-	25.000	30.000
	Diagnóstico para promover la inclusión de habitantes locales en cadenas productivas del área de influencia del puerto	15.000	-	-	15.000
IV – Demanda potencial	Estudios de demanda potencial del puerto de Manzanillo y levantamiento preliminar del marco normativo portuario	-	50.000	-	50.000
	Estudios para identificar las demandas de inversores extranjeros y elaborar propuesta institucional	-	50.000	-	50.000
Total		300.000	100.000	100.000	500.000

V. AGENCIA EJECUTORA Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 5.1 Por solicitud del beneficiario (Anexo I), y de conformidad con el apéndice 10 de las Directrices Operativas para Productos de Cooperación Técnica (GN-2629-1), por la experiencia del Banco en la preparación y desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos planteados para este tipo de operaciones, por el conocimiento del ámbito de trabajo de este apoyo operativo y por la orientación de la CT hacia el apoyo a la preparación de la operación DR-L1141, el Banco será el Organismo Ejecutor (OE).

Sin embargo, la CT será ejecutada por INE/TSP en coordinación con el beneficiario y el apoyo de VPS/ESG, CSD/CCS y TIN/INT, y se encargará de los procesos de adquisición, lo que permitirá que las contrataciones desarrolladas en el marco de la CT sean oportunas y previstas en el tiempo de ejecución. INE/INE actuará como Unidad de Responsabilidad Básica (UDR). Los tiempos para los desembolsos y la ejecución de la CT se estiman en 12 meses.

- 5.2 El proyecto estará a cargo del especialista sectorial, quien tendrá la responsabilidad de supervisar y controlar la ejecución de la CT y se encargará de la selección, contratación y supervisión de consultores externos, así como de la adquisición de otros servicios de acuerdo con los procedimientos aplicables del Banco. Las contrataciones se llevarán a cabo de conformidad con las políticas: GN-2765-1 y su guía operativa (OP-1155-4), para contratación de firmas consultoras; Sección AM-650 del Manual Administrativo del Banco "Fuerza de Trabajo Complementaria" para consultores individuales; y GN-2303-20, para Política de Adquisiciones Institucionales del BID, para servicios distintos de consultoría.
- 5.3 Se espera que el personal del Banco brinde conocimiento especializado técnico en las actividades que serán implementadas en los componentes y se prevén misiones a fin de apoyar la ejecución de las actividades propuestas¹. Esto es esencial para la correcta aplicación de los recursos de la CT para garantizar el diálogo y coordinación entre el Banco y beneficiario.
- 5.4 El beneficiario podrá brindar insumos técnicos a los términos de referencia e informes de los consultores, pero el Banco tendrá la autonomía para aprobar dichos documentos y actuar como OE de la CT. Esa dinámica facilitará una mejor articulación entre los diversos actores en el marco del diálogo técnico de esta CT.

VI. RIESGOS IMPORTANTES

- 6.1 Dado que la preparación de los estudios está bajo la responsabilidad del Banco, la CT presenta el riesgo de que estos no sean debidamente apropiados por parte del beneficiario, generando retrasos o la duplicación de estudios durante la ejecución del préstamo. Para mitigar este riesgo, se ha consultado al beneficiario a través de constantes diálogos, para incorporar sus contribuciones y lograr su apropiación de los resultados de los estudios.
- 6.2 La CT no presenta riesgos de gestión fiduciaria ya que será ejecutada por el Banco. Por esta misma razón no se requiere de auditoría financiera. Para más información sobre las adquisiciones previstas, consultar el plan de adquisiciones.

VII. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO

- 7.1 No se prevén excepciones a las políticas del Banco.

¹ Los viajes del personal del BID se realizarán con un presupuesto administrativo para viajes de supervisión regulares.

VIII. SALVAGUARDIAS AMBIENTALES

- 8.1 De acuerdo a la Política de Medioambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), y por tratarse de una CT relacionada con un proyecto que ha sido clasificado como categoría "A" (DR-L1141), esta CT también se ha clasificado como categoría "A". Ver Formulario de [Análisis de Salvaguardias](#) y [Filtro de Políticas de Salvaguardias](#).

ANEXOS REQUERIDOS:

[Solicitud del Cliente - DR-T1209](#)

[Matriz de Resultados - DR-T1209](#)

[Términos de Referencia - DR-T1209](#)

[Plan de Adquisiciones - DR-T1209](#)