

TC ABSTRACT

I. Basic Project Data

▪ Country/Region:	DOMINICAN REPUBLIC/CID - Isthmus & DR
▪ TC Name:	Support to the Rehabilitation and Expansion of Puerto Manzanillo
▪ TC Number:	DR-T1209
▪ Team Leader/Members:	ALEM, MAURO (INE/TSP) Team Leader; RODRIGUEZ PORCEL, MANUEL (INE/TSP) Alternate Team Leader; BALADI RODRIGUEZ, AZIZ (INE/TSP); ROSA DA SILVA CRUVINEL, RODRIGO (INE/TSP); JACQUET, BRUNO (CSD/RND); ARIAS URONES, ANA (INT/TIN); TAVERAS MARTE, ALBA (INE/TSP); LANDAZURI-LEVEY, MARIA C. (LEG/SGO)
▪ Taxonomy:	Operational Support
▪ Number and name of operation supported by the TC:	Rehabilitation and Expansion of Puerto Manzanillo - DR-L1141
▪ Date of TC Abstract:	14 Jan 2020
▪ Beneficiary:	República Dominicana
▪ Executing Agency:	INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK
▪ IDB funding requested:	US\$500,000.00
▪ Local counterpart funding:	US\$0.00
▪ Disbursement period:	12 months
▪ Types of consultants:	Individuals; Firms
▪ Prepared by Unit:	Transport
▪ Unit of Disbursement Responsibility:	Infrastructure and Energy Sector
▪ TC included in Country Strategy (y/n):	Yes
▪ TC included in CPD (y/n):	Yes
▪ Alignment to the Update to the Institutional Strategy 2010-2020:	Productivity and innovation ; Economic integration; Environmental sustainability; Gender equality

II. Objective and Justification

- 2.1 The objective of this CT is to support the design of operation DR-L1141, Rehabilitation and Expansion Program of the Port of Manzanillo through the financing of preinvestment studies in the area of influence of the program.
- 2.2 El sistema portuario nacional se compone de 15 puertos que transportan carga, 12 en la zona sur y 3 en la zona norte del país. De estos, dos puertos (Haina y Caucedo), en la zona sur, concentran el 75% del total de carga, ambos bajo gestión privada. 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 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.
- 2.3 Manzanillo, debido a sus condiciones naturales y ubicación estratégica, a un día menos de navegación en la ruta de exportación a EEUU, 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.

- 2.4 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, téxtil, calzados. Por solicitud del gobierno de República Dominicana, el BID está preparando una operación de préstamo (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.
- 2.5 Para apoyar en el diseño de la estructuración de operación la operación DR-L1141, se requiere la presente CT para la financiar estudios ambientales, de diseños técnicos conceptuales, de evaluación socioambiental, de potencial demanda, y de modelos de operación portuaria, que serán la base para su ejecución.

III. Description of Activities and Outputs

- 3.1 **Component I: Modelo de gestión portuaria y ajustes en la regulación.** El componente busca fortalecer las capacidades de la entidad operadora del puerto y la definición del modelo operacional en la gestión portuaria (rol como concedente). Se revisará el marco normativo vigente para proponer ajustes en la regulación y modelo de gestión, y se mejorarán las capacidades del operador público.
- 3.2 **Component II: Diseños técnicos conceptuales bases del Plan Maestro.** 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, 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.
- 3.3 **Component III: Evaluación socio ambiental y riesgos de desastres naturales.** Debido a la cercanía con áreas protegidas y la envergadura de las intervenciones, se financiarán estudios para contar con una evaluación socioambiental exhaustiva que asegure el cumplimiento de las salvaguardas del Banco. Además, se incluirá el análisis comprensivo de riesgos de desastres para elaborar una estrategia de mitigación de los mismos.
- 3.4 **Component IV: Demanda potencial.** Se financiará: 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; análisis de alternativas digitales en la operación portuaria; estudios prospectivos para identificar nuevos mercados, inversión extranjera, y cadenas de proveedores locales, acompañamiento comercial y tramitología.

IV. Budget

Indicative Budget

Activity/Component	IDB/Fund Funding	Counterpart Funding	Total Funding
--------------------	------------------	---------------------	---------------

Modelo de gestión portuaria y ajustes en la regulación	US\$150,000.00	US\$0.00	US\$150,000.00
Diseños técnicos conceptuales bases del Plan Maestro	US\$150,000.00	US\$0.00	US\$150,000.00
Evaluación socio ambiental y riesgos de desastres naturales	US\$100,000.00	US\$0.00	US\$100,000.00
Demanda potencial	US\$100,000.00	US\$0.00	US\$100,000.00
Total	US\$500,000.00	US\$0.00	US\$500,000.00

V. Executing Agency and Execution Structure

- 5.1 El Banco, a través de la División de Transporte en Washington (INE/TSP), en la colaboración con TSP/CDR y VPS/ESG.
- 5.2 A solicitud del beneficiario el Banco será el ejecutor de la presente CT de apoyo operativo. Esta ejecución se justifica 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.
- 5.3 La CT será ejecutada por el Banco a través de la contratación de consultorías para la realización de cada uno de los estudios mencionados. En este sentido, el Banco será responsable de: (i) identificar los estudios y el trabajo técnico necesarios para estructurar el proyecto; (ii) seleccionar y contratar consultores para proporcionar los servicios necesarios; y (iii) gestionar la ejecución y entrega de servicios de consultoría. Sin embargo, las actividades se ejecutarán en coordinación con el Organismo Beneficiario.
- 5.4 El Banco contratará consultores o empresas de conformidad con la Política para la selección y contratación de firmas consultoras para el trabajo operativo ejecutado por el Banco (documento GN-2765-1), la Política complementaria de la fuerza laboral (AM-650) y la Política sobre Adquisiciones institucionales (documento GN-2303-20). También seguirá las Políticas para la selección y contratación de firmas consultoras (GN-2350-9), Políticas para la selección y contratación de firmas consultoras u obras ejecutadas por el BID (GN-2765-1 y OP1155-4). INE/TSP actuará como la Unidad de Responsabilidad Básica (URB) de estos contratos.

VI. Project Risks and Issues

- 6.1 Un riesgo es el de retraso en el proceso de contratación de las consultorías que realizarán los estudios esperados. Para mitigar este riesgo, está siendo desarrollado, desde la presente etapa, la preparación de los términos de referencia y su alineación con el beneficiario, para proporcionar mayor celeridad al proceso de contratación.

VII. Environmental and Social Classification

- 7.1 The ESG classification for this operation is "undefined".