

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

REPÚBLICA DOMINICANA

REHABILITACIÓN Y AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE MANZANILLO

(DR-L1141)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Mauro Alem, Jefe de Equipo (INE/TSP); Manuel Rodríguez (TSP/CDR), Ana Arias (INT/TIN) y Bruno Jacquet (CSD/RND), Jefes de Equipo Alternos; Christopher Persaud (TSP/CBH); Raphael Dewez (TSP/CHA); Nathaly Noboa y Rodrigo Cruvinel (INE/TSP); María Cecilia Ramirez (INE/INE); Alessandro Sidore, Julio Rojas y Daniela Zuloaga (VPS/ESG); María Alejandra Escovar (CSD/RND); Benoit Lefevre (CDS/CCS); Romina Kirkagacli y Denise Salabie (FMP/CDR); Jan Carlo Roque (CID/CDR); Pablo Pereira (SPD/SPD); y Cristina Landázuri (LEG/SGO).

De conformidad con la Política de Acceso a Información el presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El presente documento no ha sido aprobado por el Directorio. Si el Directorio lo aprueba con modificaciones, se pondrá a disposición del público una versión revisada que sustituirá y reemplazará la versión original.

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO	1
I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A. Antecedentes, problemática y justificación.....	2
B. Objetivos, componentes y costo.	15
C. Indicadores claves de resultados.....	17
II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS	18
A. Instrumentos de financiamiento	18
B. Riesgos ambientales y sociales	18
C. Riesgos fiduciarios.....	20
D. Otros riesgos y temas claves	20
III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....	20
A. Resumen de los arreglos de implementación	20
B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados	23

ANEXOS	
Anexo I	Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM) - Resumen
Anexo II	Matriz de Resultados
Anexo III	Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

ENLACES ELECTRÓNICOS REQUERIDOS (EER)	
EER#1	Plan de Ejecución Plurianual (PEP) / Plan Operativo Anual (POA)
EER#2	Plan de Monitoreo y Evaluación
EER#3	Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS)
EER#4	Plan de Adquisiciones

ENLACES ELECTRÓNICOS OPCIONALES (EEO)	
EEO#1	Análisis Económico
EEO#2	Porqué Invertir en Infraestructura Sostenible y en Cuál Invertir
EEO#3	Muelle de Manzanillo – Memoria Descriptiva y Medidas de Innovación
EEO#4	Anexo de Género
EEO#5	Anexo de Inclusión de Personas con Discapacidad
EEO#6	Análisis de Riesgo de Desastres y Cambio Climático y Plan de Gestión del Riesgo de Desastre
EEO#7	Anexo de Cambio Climático
EEO#8	Anexo de Movilidad Segura e Inclusiva
EEO#9	Informe Técnico – Componente vial del Programa
EEO#10	Reglamento Operativo del Programa (ROP) – Versión Preliminar
EEO#11	Plan Nacional de Logística de Cargas 2020-2032 (PNLOG)
EEO#12	Lineamientos Estratégicos – Formulación Plan Nacional Plurianual del Sector Público 2021-2024

ABREVIATURAS	
ALC	América Latina y el Caribe
APORDOM	Autoridad Portuaria Dominicana
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BM	Banco Mundial
CC	Cambio Climático
CNC	Consejo Nacional de Competitividad
EE. UU.	Estados Unidos
EIAS	Estudio de Impacto Ambiental y Social
GdRD	Gobierno de República Dominicana
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
INTRANT	Instituto de Tránsito y Transporte Terrestre
IPG	Iniciativa de Paridad de Género
iRAP	Programa Internacional de Evaluación Vial
MEPyD	Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo
MOPC	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
OE	Organismo Ejecutor
UEPFRE	Unidad Ejecutora de Proyectos Financiados con Recursos Externos
OMC	Organización Mundial del Comercio
PA	Plan de Adquisiciones
PcD	Personas con Discapacidad
PGAS	Plan de Gestión Ambiental y Social
PNLOG	Plan Nacional de Logística de Carga 2020-2032
RD-1	Autopista Duarte
ROP	Reglamento Operativo del Programa
SNL	Sistema Nacional Logístico
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económico
TEU	Unidad Equivalente a Veinte Pies
TL	Terminal Logística

RESUMEN DEL PROYECTO
REPÚBLICA DOMINICANA
REHABILITACIÓN Y AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE MANZANILLO
(DR-L1141)

Términos y Condiciones Financieras				
Prestatario:			Facilidad de Financiamiento Flexible ^(a)	
República Dominicana			Plazo de amortización:	25 años
Organismo Ejecutor:			Período de desembolso:	5 años
El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), a través de la Unidad Ejecutora de Proyectos Financiados con Recursos Externos (UEPFRE)			Período de gracia:	5,5 años ^(b)
Fuente	Monto (US\$)	%	Tasa de interés:	Basada en LIBOR
BID (Capital Ordinario):	100.000.000	100	Comisión de crédito:	(c)
			Comisión de inspección y vigilancia:	(c)
Total:	100.000.000	100	Vida Promedio Ponderada (VPP):	15,25 años
			Moneda de aprobación:	Dólares de los Estados Unidos de América
Esquema del Proyecto				
Objetivo/descripción del proyecto: Contribuir a mejorar la competitividad y el crecimiento socioeconómico de la zona norte del país, mediante la provisión de infraestructura portuaria y logística adecuada. Los objetivos específicos son: (i) reducción de costos y tiempos de transporte de la carga con origen/destino en el norte del país; y (ii) incremento en el movimiento total de carga (toneladas) y de contenedores (TEUs) por Manzanillo.				
Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento: (i) que se haya aprobado el Reglamento Operativo del Programa (ROP), que incluya: los flujos de trabajo y controles internos y los Planes de Gestión Ambiental y Social detallando los requisitos y procedimientos aplicables en la ejecución del programa, en los términos previamente acordados con el Banco; y (ii) que se haya designado para la ejecución del programa: (a) un coordinador técnico; (b) un especialista en planificación; (c) un especialista en adquisiciones; (d) un especialista financiero; (e) un especialista portuario; (f) un especialista ambiental; y (g) un especialista social (¶3.4). Adicionalmente, se tiene una condición contractual especial previa al primer desembolso de los recursos de los Componentes I, III y IV, la cual es que se haya suscrito un acuerdo interinstitucional entre APORDOM y el MOPC, en el que se establezcan las obligaciones de las partes y los mecanismos de coordinación entre ambas instituciones (¶3.5).				
Condiciones contractuales especiales de ejecución: haber aprobado la reglamentación para la administración y operación para la TL de Manzanillo bajo el modelo <i>landlord</i> , previo al inicio de la fase de operación del puerto (¶3.6). Véanse las condiciones contractuales socioambientales en el Anexo B del Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) (EER#3).				
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna.				
Alineación Estratégica				
Desafíos ^(d) :	SI	<input type="checkbox"/>	PI	<input checked="" type="checkbox"/>
Temas Transversales ^(e) :	GE	<input checked="" type="checkbox"/>	y	DI <input checked="" type="checkbox"/>
	CC	<input checked="" type="checkbox"/>	y	ES <input checked="" type="checkbox"/>
	IC	<input checked="" type="checkbox"/>		

(a) Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (documento FN-655-1) el Prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones en el cronograma de amortización, así como conversiones de moneda, de tasa de interés y de productos básicos. En la consideración de dichas solicitudes, el Banco tomará en cuenta aspectos operacionales y de manejo de riesgos.

(b) Bajo las opciones de reembolso flexible de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FFF), cambios en el periodo de gracia son posibles siempre que la Vida Promedio Ponderada (VPP) Original del préstamo y la última fecha de pago, documentadas en el contrato de préstamo, no sean excedidas.

(c) La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.

(d) SI (Inclusión Social e Igualdad); PI (Productividad e Innovación); y EI (Integración Económica).

(e) GD (Igualdad de Género) y DI (Diversidad); CC (Cambio Climático) y ES (Sostenibilidad Ambiental); y IC (Capacidad Institucional y Estado de Derecho).

I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, problemática y justificación

- 1.1 **Marco socioeconómico.** República Dominicana ha experimentado un crecimiento económico sostenido en los últimos años. En el período 2004-2019, el país registró un crecimiento económico real promedio de 5,6%, por encima del promedio de América Latina y el Caribe (ALC) de 2,7%, resultado de una estrategia de desarrollo basada en el aporte de la inversión extranjera, el turismo y el comercio internacional.
- 1.2 **La crisis sanitaria.** La pandemia causada por el Síndrome Respiratorio Agudo Grave Coronavirus 2 (SARS-CoV-2), afectó fuertemente la economía a nivel regional¹. Desde el inicio, República Dominicana ha registrado más de 258.000 casos confirmados², generando una contracción económica estimada de 6,7% en 2020, y una presión intensa sobre los gastos e ingresos públicos para hacer frente a la crisis económica³. En términos de empleo, la población ocupada presentó una reducción del 5,8% al final de 2020. Se registró una disminución de 6,3% en los ocupados del sector formal y de 4% en los del sector informal, afectando de modo relevante a sectores productivos como el turismo y otros servicios, y al sector de la construcción (-6%). En lo relativo a la pobreza, la tasa general aumentó 2,4 puntos porcentuales respecto a 2019, pasando de 21% a 23,4% de la población; la pobreza extrema se incrementó de 2,7% a 3,5%, siendo esta más acentuada en áreas rurales (4,1%)⁴.
- 1.3 **Más y mejor infraestructura para la reactivación económica dominicana.** El sector de infraestructura determina directamente la productividad en la industria, el comercio y los sectores de la economía, como el turismo o el agrícola⁵, y es clave para integrar zonas productivas a los mercados. A su vez, invertir en mejorar la eficiencia en la provisión de servicios logísticos resulta una oportunidad para impulsar el crecimiento sin una carga fiscal adicional⁶. La publicación "[DIA 2020 - De estructuras a servicios - El camino a una mejor infraestructura en América Latina y el Caribe](#)", destaca la necesidad que ALC implemente medidas de política para mejorar la eficiencia del proceso de inversión en infraestructura y la regulación de los servicios, bajo criterios de sostenibilidad. Lo anterior resulta clave como impulso a la demanda; incremento de la competitividad; y la generación de empleo⁷ con encadenamientos productivos asociados; así como,

¹ El Banco estima que a raíz del coronavirus los países de ALC han perdido más de 4,5 millones de empleos formales entre febrero y abril 2020, y se podrían perder hasta 17 millones de empleos formales y muchos trabajadores verán sus ingresos reducidos ([BID, 2020](#)).

² [Universidad Johns Hopkins](#). Fecha de corte: 12/04/2021.

³ República Dominicana: panorama general ([Banco Mundial \[BM\], 2020](#)).

⁴ "[COVID-19 bajo la lupa](#)" (Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo [MEPyD], 2020).

⁵ Por ejemplo, un aumento del 1% en la productividad del transporte aumentaría la productividad agrícola en un 1,2% ([BID, 2019](#)).

⁶ [BID, 2019](#).

⁷ Schwartz et al. (2009) encuentra que el potencial de generación de empleo directo e indirecto de la inversión en infraestructura es de alrededor de 40.000 empleos anuales por cada US\$1.000 millones en ALC.

la mejora de la distribución regional del ingreso bajo un marco de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación del aire ([EEO#2](#)).

- 1.4 Sobre esta base, el Gobierno de República Dominicana (GdRD), consciente que la inversión pública muestra impactos sobre el crecimiento económico consistentemente mayores a la alternativa de expandir el gasto corriente⁸, ha incluido en su Plan Nacional Plurianual del Sector Público ([EEO#12](#)) el fortalecimiento de las cadenas de suministro y la inversión en infraestructura logística vial y portuaria como ejes claves de actuación, en un escenario de recuperación postpandemia. Del mismo modo, contempla entre sus objetivos de desarrollo regional, metas específicas para el sector logístico, a través de la: (i) consolidación de las cadenas de valor prioritarias; (ii) conformación de nuevos conglomerados logísticos; y (iii) impulso a nuevas zonas francas mediante servicios de valor agregado e incentivos de participación público-privada. Lo anterior para promover el crecimiento económico y la reducción de la desigualdad social en regiones menos favorecidas y ofrecer mejores y dignos medios de vida a la población rural⁹.
- 1.5 **Sistema Nacional Logístico (SNL).** República Dominicana es un país que presenta altos costos logísticos¹⁰, baja productividad del sector agropecuario y barreras¹¹ que limitan eficientes procesos de importación y exportación, requiriendo impulsar cadenas de valor regionales que generen empleos sustentables y mejor remunerados, bajo esquemas de formalidad y de calidad. La adhesión del país al Acuerdo de Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y la creación del Comité Nacional de Facilitación de Comercio en 2017, sumado a la mencionada pandemia, ha acelerado el ritmo de las reformas requeridas en los procesos regulatorios¹², institucionales¹³ y de comercio exterior dominicanos, a fin de contribuir a la [digitalización, simplificación y reducción de procesos](#), tiempos y costos logísticos en el transporte de carga, para incrementar las importaciones y exportaciones. En definitiva, una integración regional será clave para poder impulsar cadenas regionales de valor que generen empleos sustentables y de calidad.
- 1.6 A través del Plan Nacional de Logística de Carga 2020-2032 (PNLOG) ([EEO#11](#)), que fue apoyado por el Banco, el país identificó los ejes principales de comercio, los nodos de transporte esenciales y acciones de desarrollo de conglomerados logísticos sobre los que focalizar sus esfuerzos de modo estratégico en el mediano plazo (ver mapa en [Figura 1](#)). A su vez, el estudio BIDeconomics¹⁴ identificó como principales oportunidades para República Dominicana: (i) la consolidación de

⁸ En dos años, la inversión pública alcanza un impacto acumulado en la economía tres veces superior al gasto corriente (Izquierdo et al., 2018).

⁹ [Organización Internacional del Trabajo, 2013](#).

¹⁰ Cuarto país de la región con el precio tonelada-km más alto con US\$0,14 por ton-km (BID, 2013). El flete promedio de un contenedor es de US\$4,75/km, el triple del promedio mesoamericano.

¹¹ Estructura sindical del transporte de carga que restringe la competencia; procesos no integrados en aduanas y de plataformas digitales que generan atomización y mayores tiempos de gestión, entre otros.

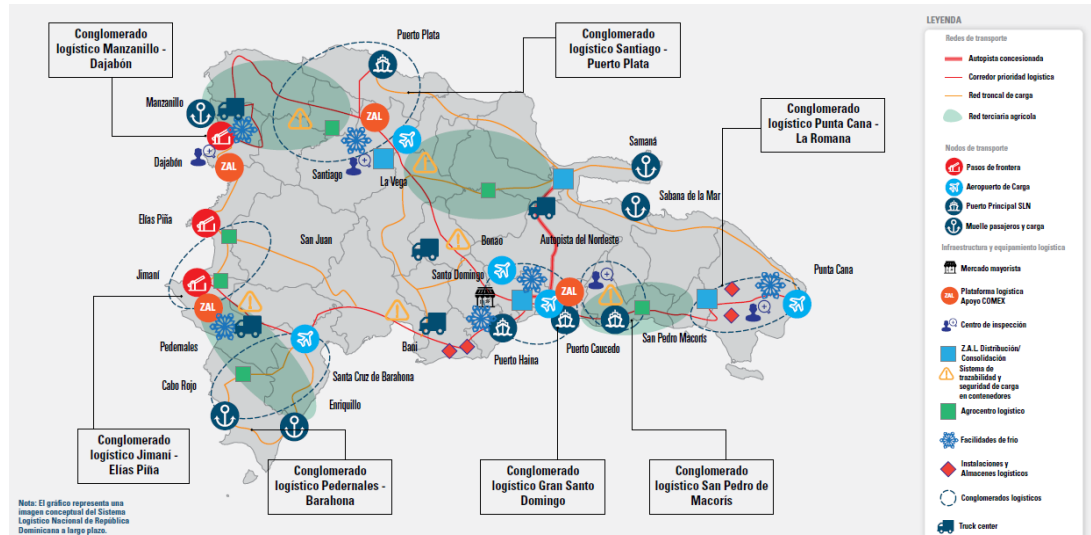
¹² [Ley 63-17 de Movilidad](#); aprobación del Reglamento de Transporte de Carga o la puesta en marcha de la [plataforma de costos referenciales de transporte de carga](#).

¹³ La constitución de la gerencia de logística en el Consejo Nacional de Competitividad (CNC) y la creación del Instituto de Tránsito y Transporte Terrestre ([INTRANT](#)).

¹⁴ BIDeconomics República Dominicana: Oportunidades para un desarrollo sostenible, inclusivo y resiliente ([BID, 2020](#)).

cadenas regionales de valor para la generación de empleo sustentable a largo plazo; y (ii) la reducción de los costos de transporte y logísticos como factores clave para mejorar los índices de competitividad nacional.

Figura 1: Sistema Nacional Logístico



Fuente: PNLOG (EEO#11)

- 1.7 **El desarrollo agrícola e industrial.** El perfil exportador se concentra en la zona norte del país (El Cibao)¹⁵ a partir del crecimiento de zonas francas de exportación (la mitad del total del país están ubicadas en esta zona¹⁶), cuyo principal mercado (82%) es Estados Unidos (EE. UU.). Las acciones identificadas en el SNL en esta región priorizan: (i) la recuperación de la infraestructura portuaria y logística del Puerto de Manzanillo¹⁷; y (ii) la mejora de la infraestructura vial en su área de influencia, estructurada por la Autopista Duarte (Montecristi – Navarrete – Santiago de los Caballeros - Santo Domingo) y una red de caminos secundarios y rurales. Estas acciones permitirán mejores facilidades y servicios logísticos; así como una mejor conectividad y accesibilidad de [productores agropecuarios](#) y de empresas del complejo industrial de Santiago de los Caballeros¹⁸. Esta área alberga más de 240 empresas en 32 zonas francas, en su mayoría insertadas como proveedores estratégicos de cadenas productivas globales de equipos médicos, electrónica, tabaco, etc., que exportaron US\$1.257 millones en 2018, 81% destinado a EE. UU. en 2017, y 21.000 contenedores a través del puerto de Haina. A este mercado se dirige, además, la producción textil de la zona fronteriza¹⁹, que destaca su potencial por su acceso preferencial al mercado de EE. UU. (iniciativa HELP). Este desarrollo permitirá agregar valor al existente

¹⁵ Siete provincias, con una población de dos millones de personas y un alto nivel de pobreza (45%). [Diagnóstico para el Desarrollo Económico de la Región de Cibao Norte](#), 2018.

¹⁶ [Informe Estadístico Sector Zonas Francas 2019, Consejo Nacional de Zonas Francas de Exportación \(CNZFE\)](#) y PNLOG (EEO#11).

¹⁷ El [PNLOG 2020-2032](#) identifica al Conglomerado Logístico Manzanillo - Dajabón dentro de las acciones estratégicas prioritarias de implementación.

¹⁸ La [proximidad](#) de Manzanillo a los puertos de EE. UU. traería 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*.

¹⁹ Dos emprendimientos (SEA-E, del Parque Industrial Caracol, y CODEVI, Dajabón) exportan en conjunto cerca de 10.000 contenedores anuales.

desarrollo exportador de banano orgánico²⁰, incrementando el potencial de sumar otros productos agroindustriales y [reducirá los costos de transporte](#) (por ende logísticos), debido a la movilización de la carga a nodos de exportación más cercanos desde las áreas productivas y fronterizas (§1.8).

- 1.8 **El Puerto de Manzanillo y su conectividad vial, catalizadores del desarrollo agroindustrial y logístico de la región noroeste.** Por sus condiciones naturales de mayor calado, abrigo natural al oleaje y ubicación estratégica en la ruta de navegación a EE. UU., el Puerto de Manzanillo²¹ fue construido como parte de un complejo logístico privado²². Desde hace más de dos décadas, aspira²³ a convertirse en el principal puerto del norte²⁴ del país, promoviendo la exportación del sector agroindustrial y de zonas francas de la región norte; y a impulsar inversiones privadas complementarias aprovechando su situación territorial geoestratégica, en el marco de una visión de polo de desarrollo económico del área noroeste (§1.7) bajo un esquema de gestión sostenible de sus recursos naturales ([EER#3](#)). La operación del puerto de Manzanillo se concesionó anteriormente, sin embargo estas concesiones fueron de corta duración y no se consideran exitosas pues fueron realizadas sin antes haber invertido recursos públicos en rehabilitar el puerto para actuar como puerto multipropósito (incorporando carga contenerizada) y sin el fortalecimiento de su institucionalidad para una adecuada gestión. En 2004, el gobierno promovió, en un acto simultáneo, la concesión del Puerto de Manzanillo y de una zona franca contigua al mismo a la empresa Cementos Cibao, como estrategia para el desarrollo de un polo industrial en Pepillo Salcedo. En 2010, Cementos Cibao cedió a la Corporación Portuaria del Atlántico los derechos de explotación del puerto, lo que requirió, en 2011, una suscripción del contrato de la concesión del puerto junto a Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM). Ese contrato fue rescindido en 2013, pues la Corporación Portuaria del Atlántico no logró desarrollar inversiones. Desde entonces APORDOM es responsable de la operación del puerto. El desarrollo gradual y escalado del puerto en esta intervención atenderá de forma eficiente la actividad comercial especializada del norte del país de forma

²⁰ Concentra el 95% de la producción nacional, siendo el segundo producto [más exportado](#) del país bajo el régimen nacional (5,8%, según Oficina Nacional de Estadística [ONE] en 2017, mayoritariamente desde Manzanillo, y donde República Dominicana es el mayor productor mundial del tipo orgánico, con cerca de 55% de la producción mundial y del 50% de bananos orgánicos comercializado en la Comunidad Europea ([Plan para el Desarrollo Económico Región Cibao Norte](#), 2018 y [FAO, 2017](#)).

²¹ El Puerto de Manzanillo tiene una pequeña participación en el mercado portuario, con carga "dedicada". El volumen de carga de exportación corresponde casi por completo a banano orgánico destinado al mercado europeo, el que se embarca en contenedores refrigerados (*reefers*) y en palés que se estiban en bodega refrigerada (un total de 220.000 toneladas en 2019); en tanto, la carga de importación se compone de granel mineral (carbón y ocasionalmente de clínker), con un total de 120.000 toneladas (2019) ([EEO#1](#)).

²² La United Fruit Company adquirió tierras y construyó a partir de 1940 el puerto junto con su área logística y un ferrocarril de 40 km que conectaba las fincas, impulsando la exportación de banano mediante el proyecto La Cruz de Manzanillo. En 1969, el proyecto pasa a manos del Estado, se deteriora la infraestructura y a partir de 1990 asociaciones de productores recuperan la exportación, invirtiendo en riego por goteo para producir banano orgánico destinado principalmente a Europa.

²³ [Plan Maestro para el Desarrollo del Puerto de Manzanillo \(1998\)](#). Su área logística está en dominio del Estado dominicano, con un contrato de arrendamiento con la empresa [Marítima Dominicana S.A.](#)

²⁴ Existen otros dos puertos en la región norte: (i) Samaná, que no registra operaciones de carga; y (ii) Puerto Plata, que fue concesionado para su ampliación como terminal de cruceros, reduciendo la disponibilidad a un solo muelle para la carga.

complementaria a los dos principales puertos²⁵ del país (Haina²⁶ y Caucedo²⁷), en la región sur, ambos bajo gestión privada, que concentran el 92% del movimiento total de carga de contenedores (en Unidad Equivalente a Veinte Pies [TEUs])²⁸ y el 70% del total de movimiento de cargas clasificadas ([EEO#1](#)).

Figura 2: Puerto de Manzanillo



Fuente: Elaboración propia

- 1.9 En la actualidad, el estado de la infraestructura de Manzanillo es muy deficiente, presentando en su único muelle un potencial riesgo de colapso, un área logística con una débil estructura e instalaciones que limitan una oferta de servicios funcional, y la ausencia de un modelo que responda a un plan de desarrollo logístico estratégico y de gestión portuaria adecuado. Asimismo, su infraestructura está altamente expuesta a eventos de origen natural consecuencia del Cambio Climático (CC) (§1.22, §1.32 y [EEO#6](#)). Como resultado del análisis económico y del mercado ([EEO#1](#)), se destaca que la intervención al muelle actual no está motivada en resolver un problema de capacidad, sino en asegurar la continuidad de su funcionamiento, justificado en el elevado costo que significaría suspender su utilización en caso de colapsar. Si bien es posible identificar demanda potencial que puede ser oportunamente captada por este puerto, la justificación económica del proyecto se basa en la demanda actual de banano orgánico y su crecimiento esperado (58% del mercado total y crecimiento de 25% en los próximos 10 años, según proyecciones del Ministerio de Agricultura).
- 1.10 **Conectividad vial al puerto.** La conectividad vial de acceso al Puerto de Manzanillo, tanto de la red troncal como rural, resulta un aspecto crítico para la integración nacional entre los focos más productivos de carácter agroindustrial con los centros de consumo y el puerto, como nodo de importación y exportación,

²⁵ Ambos puertos son manejados por un mismo consorcio portuario, generando una posición dominante en el mercado, y que en conjunto han invertido más de US\$425 millones.

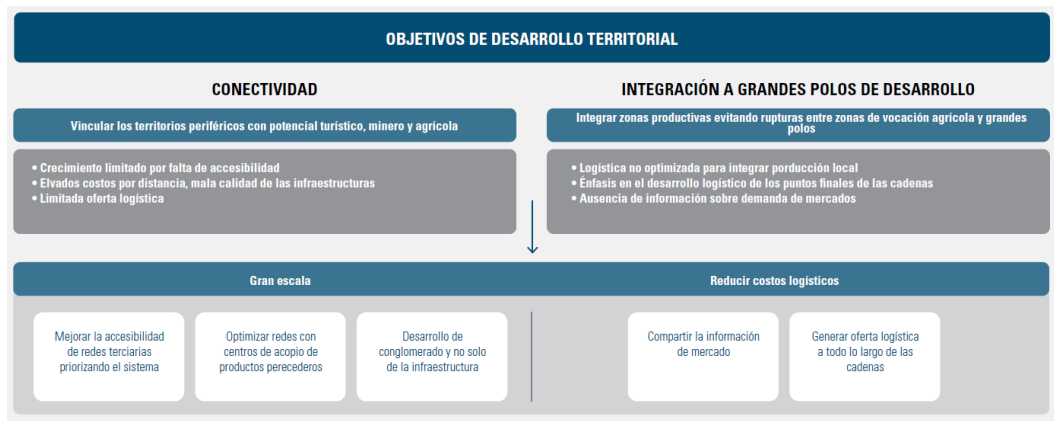
²⁶ Haina se encuentra concesionado y su rehabilitación y ampliación inicial, realizada en 1975 (nuevos muelles, grúas y patios de manejo de carga), recibió el financiamiento del Banco junto con una cooperación técnica (431/SF-DR) para crear y organizar la APORDOM y su marco legal hoy vigente.

²⁷ Caucedo, construido en 2004, opera de modo privado y maneja carga especializada, situándose como principal puerto de trasbordo de contenedores del país.

²⁸ [APORDOM, 2020](#).

reduciendo los costos de transporte²⁹. El GdRD a través del PNLOG identificó entre las prioridades a intervenir de corto plazo: (i) la [Autopista Duarte](#) (RD-1), que vertebra el territorio nacional de norte a sur sobre una longitud de 270 km, mueve el 70% de la carga de tránsito interno y de comercio internacional, y presenta la mayor tasa de siniestralidad vial, con más de 1.500 personas lesionadas y 284 muertes en 2019 ([EEO#8](#)); y (ii) la [red rural](#)³⁰ de la región productiva de El Cibao, que genera carga agropecuaria y permea los accesos de la población a nuevos empleos por su potencial agroindustrial, así como a servicios básicos de educación y salud. Tanto la RD-1 como la red rural son altamente vulnerables a eventos naturales por su localización (§1.22) y carencia de parámetros de resiliencia climática en su diseño.

Figura 3: Objetivos de Desarrollo Territorial – Plan Nacional de Logística 2020-2032



Fuente: PNLOG ([EEO#11](#))

1.11 Institucionalidad del transporte vial y portuario. El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) es la entidad responsable por la planificación, ejecución de obras y de mantenimiento de infraestructuras viales y portuarias en puertos públicos. En el sector portuario, la APORDOM, cuyo patrimonio está constituido por todos los recintos de los puertos marítimos propiedad del Estado, presenta las atribuciones³¹ de: (i) dirigir, administrar, ampliar y mejorar los puertos marítimos; (ii) controlar y fiscalizar la explotación, operación y mantenimiento de puertos marítimos privados; y (iii) realizar la política portuaria señalada por el Poder Ejecutivo. Este marco legal define un modelo de administración propietario (*landlord*, por su nombre en inglés), que en su concepción recibió el apoyo del Banco y ha sido exitoso en toda la región, pues protege el interés público y delega en el sector privado la operación y prestación de servicios portuarios bajo régimen de competencia. Este modelo, a diferencia de sus alternativas (*Toolport*, *Private Service Port*, etc.) es funcional para bajos niveles de demanda y ampliamente flexible para escalar diversos grados de participación del sector privado (arrendamiento y concesión), acompañando la evolución de la demanda (§1.16).

²⁹ El estudio del BID (2020) basado en la [plataforma de costos referenciales de Transporte de INTRANT](#), revela para tres cadenas productivas (cacao, textil y pollo) ahorros en los costos de transporte del orden de: (i) 150%-175% para la carga transfronteriza Dajabón - Manzanillo; y (ii) 20%-40% para la carga del área de Santiago de los Caballeros - Manzanillo, ambos respecto a los puertos del sur como destino de carga.

³⁰ Esta región dispone de 600 km de red rural, donde el 70% se encuentra en estado regular o malo.

³¹ [Establecidas por la Ley 70/1970](#), artículos 3 y 4.

Ambas entidades se encuentran poco digitalizadas³² y requieren desarrollar nuevos sistemas de planificación de gestión de sus activos de infraestructura y de preinversión y análisis de datos, en el marco de la [estrategia nacional de transformación digital](#), así como nuevos modelos de renovación de su parque vehicular hacia energías más limpias, de acuerdo al [plan estratégico nacional de movilidad eléctrica](#).

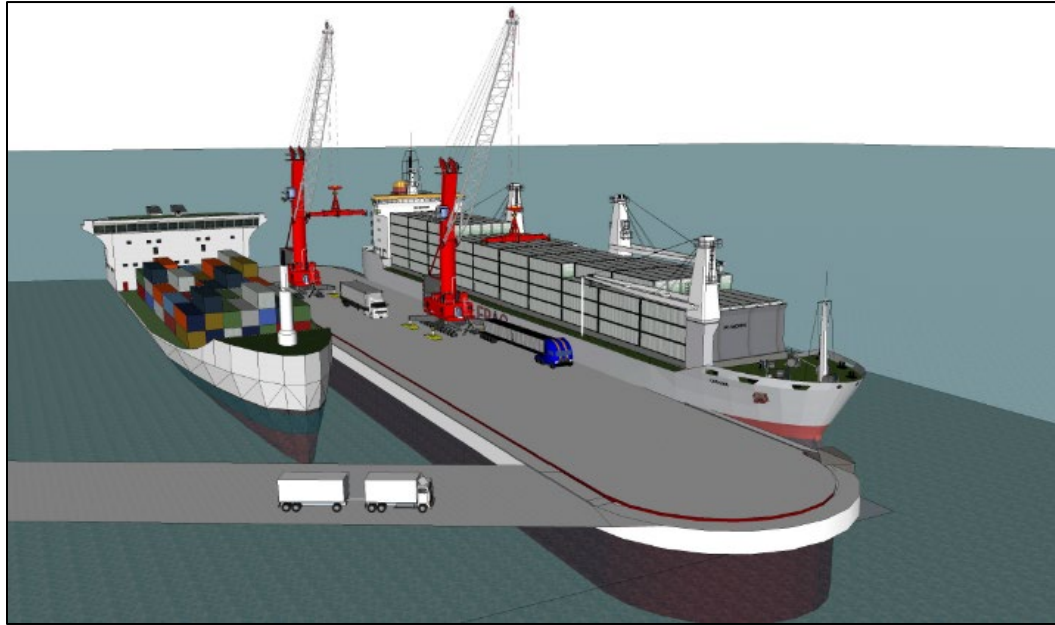
- 1.12 **Identificación del problema y sus consecuencias.** La competitividad de República Dominicana se encuentra limitada, entre otros factores, debido a la débil integración regional y territorial del área agroindustrial de la región noroeste del país (¶1.7), donde la ausencia de un plan estratégico de desarrollo regional del conglomerado logístico entorno al Puerto de Manzanillo (¶1.8 y ¶1.9) con servicios de carga contenerizada y su débil conectividad territorial (¶1.10), incrementa los costos logísticos (¶1.5) para importadores y exportadores nacionales y transnacionales; limita las oportunidades de desarrollo y consolidación de nuevos encadenamientos productivos y agroindustriales (¶1.7 y ¶1.8); restringe el desarrollo de zonas francas que promuevan una mayor inserción de cadenas de suministro binacionales y generación de empleos sostenibles a largo plazo (¶1.7); y limita nuevas inversiones privadas complementarias, en el marco de la estrategia logística del GdRD (¶1.4 y [EEO#11](#)).
- 1.13 **Propuestas de intervención del programa.** El programa consiste en la construcción de una Terminal Logística (TL) compuesta por una plataforma *off shore* de 220 metros x 40 metros a una distancia de 200 metros paralela a la línea de costa de la bahía, con un calado natural de 16 metros, conectada por un puente de transferencia de carga (espigón existente de 227 metros rehabilitado y reforzado). La tecnología propuesta consiste en celdas circulares de tablestaca ancladas al fondo marino. Esta solución fue escogida, entre las múltiples opciones técnicas disponibles, dado que no requerirá dragado de apertura ni de mantenimiento posterior, evitando la contaminación el agua y optimizando el costo de inversión con un mínimo impacto ambiental. Además, su diseño base (anteproyecto) presenta una vida útil de 100 años y es más resiliente ante eventos naturales (ej. sismos), sin limitar la expansión futura de la TL. La plataforma permitirá el atraque simultáneo de dos buques con calados de Panamax (4.500 TEUs) y Post Panamax (8.500 TEUs), ampliable con más celdas a futuro para recibir buques de 10.000 TEUs en caso de que la demanda y operatividad del puerto se incrementen, como consecuencia de las actividades de fortalecimiento y desarrollo productivo identificadas (¶1.7 y ¶1.8). En este sentido, se dispondrá un área logística de 20 hectáreas³³ que será habilitada con la infraestructura básica y tecnología adecuada para el manejo de carga contenerizada y refrigerada. A su vez, se apoyará la sostenibilidad de estas inversiones a través de acciones destinadas a integrar la gestión del área portuaria y logística, orientadas a reducir el costo de transporte de su principal usuario

³² Se identifican debilidades en: integración de procesos en la gestión de proyectos en las distintas direcciones técnicas; y ausencia de un sistema de planificación en línea con las necesidades reales de inversión o mantenimiento.

³³ Se trata de una reserva de área para el crecimiento futuro de la demanda, que no tiene costo adicional ya que son áreas públicas sin otro destino previsible. Esta área se encuentra en proceso de traslado de dominio del Estado a APORDOM.

(banano) y de potenciales nuevas cargas de exportación (textil), e incorporar la infraestructura básica para el manejo de carga contenerizada de zonas francas, bajo un marco de resguardo de las áreas protegidas. Se requerirá fortalecer su operación y su modelo de gestión con las mejores prácticas desde APORDOM, como autoridad, promoviendo competencia e inversiones complementarias a través de operadores y privados (¶1.14 y ¶1.16).

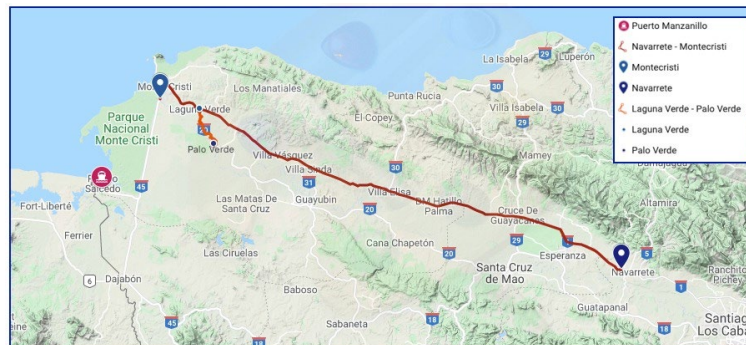
Figura 4: Propuesta de intervención en el puerto



Fuente: Elaboración propia

- 1.14 En materia de gestión y equipos tecnológicos el programa financiará: (i) Plan Maestro del Puerto de Manzanillo considerando criterios de desarrollo productivo y generación de encadenamientos productivos con enfoque de género y diversidad; (ii) estructuración técnica, legal y financiera para una concesión de equipamiento y operación de la TL como activo propiedad de APORDOM, donde los servicios portuarios serán prestados por empresas privadas; (iii) digitalización a través de herramientas tecnológicas para la gestión de la infraestructura vial y portuaria y el control de tránsitos internacionales, incorporando flotillas eléctricas para la atención en carretera (¶1.11); y (iv) planes de gestión ambiental para las etapas de construcción y operación de las infraestructuras (¶1.18, ¶1.22 y ¶1.37).
- 1.15 En adición, el programa financiará: (i) la rehabilitación y mejoramiento de 90,6 km de la RD-1, entre Navarrete y Montecristi, con el propósito de mejorar la operación, reducir las muertes por siniestros de tránsito ([EEO#8](#)), facilitando la atracción de carga del área productiva e industrial de Santiago de los Caballeros (¶1.8), en especial de carga contenerizada de las zonas francas y productos de agroexportación; y (ii) la rehabilitación de 9 km del camino rural RD-20 entre los municipios de Palo Verde – Laguna Verde, que conectan la principal área productiva bananera con la RD-1 y la RD-45 ([EEO#9](#)). Las obras de infraestructura portuaria y vial incluirán parámetros de resiliencia ante amenazas naturales y efectos del CC (¶1.22 y ¶1.32).

Figura 5: Tramo de la RD-1 y RD-20 a ser intervenidos



Fuente: Elaboración propia en Google Maps

- 1.16 **Modelo de operación y sostenibilidad de inversiones portuarias.** La operación del Puerto de Manzanillo se organizará según el modelo de *lanlord port* (§1.11), de acuerdo a la actual legislación dominicana ([Ley 70-70](#) y [Decreto 309-98](#)). Este modelo, en sus aspectos fundamentales, es el que el país aplica en el principal puerto del país (Haina), y supone la existencia de una entidad pública con autonomía, APORDOM, que gestiona los activos públicos del espacio portuario, incluyendo los muelles, playas, depósitos, entre otros. Por su parte, los servicios portuarios, tales como la carga y descarga de buques y otras actividades logísticas, como manejo de playas de acopio y depósitos, son desarrolladas por empresas privadas, quienes la reciben bajo la figura de concesión u otras formas jurídicas. En Manzanillo, el desarrollo de este modelo en sus aspectos institucionales, jurídicos y organizacionales se realizará en paralelo a la construcción de la TL. El programa prevé el diseño del Plan Maestro (§1.36) que formalice la visión del gobierno de gestionar el puerto como un puerto propietario, y la estructuración de esquemas para la vinculación de potenciales operadores privados (§2.12).
- 1.17 **Justificación.** La rehabilitación y ampliación del Puerto de Manzanillo a través de la nueva TL y la mejora de su conectividad vial con parámetros de resiliencia, impulsará el desarrollo del conglomerado logístico de la región noroeste (§1.8); permitirá mejores facilidades y servicios logísticos; incrementará la conectividad y accesibilidad de productores y empresas a nuevos mercados y a centros de producción y consumo, favoreciendo la generación de empleo. Además, contribuirá a reducir los costos de transporte y logísticos para la región noroeste con alto potencial económico y productivo, facilitando la integración territorial y el movimiento de carga y personas (§1.23).
- 1.18 **Digitalización e innovación para promover infraestructura sostenible.** El [Marco General de Infraestructura Sostenible del Banco](#) contempla criterios para incentivar la inclusión en los proyectos de estándares de sostenibilidad, relativos al uso eficiente de materiales, fortalecimiento de capacidades, uso de la tecnología y la gestión de riesgos de desastres y CC (§1.13, §1.14 y §1.15).
- 1.19 **Seguridad vial.** Según datos de la Observatorio Permanente de Seguridad Vial (2019), República Dominicana registró un total estimado de

- 3.006 personas fallecidas y una tasa de 29,28 muertes por cada 100.000 habitantes como producto de siniestros del tránsito, figurando como el país con mayor tasa de mortalidad en ALC y con un impacto económico de más del 2% del PIB. La presente operación, complementando los esfuerzos promovidos por el “Programa de Apoyo a la Movilidad, Transporte Terrestre y Seguridad Vial en la República Dominicana” (4914/OC-DR), apoyará a fomentar la seguridad vial en los tramos priorizados, a través de: (i) la realización de [inspecciones de seguridad vial](#) (EEO#8); (ii) la aplicación de la [metodología de clasificación de seguridad vial por estrellas](#) del Programa Internacional de Evaluación Vial (iRAP, en sus siglas en inglés) a la red vial pavimentada de la República Dominicana, incluyendo el corredor a intervenir sobre la RD-1, como insumo para su diseño; (iii) la implementación del programa de [Entornos Escolares Seguros](#) en cuatro centros educativos del tramo Navarrete – Montecristi; y (iv) el fortalecimiento institucional del MOPC para la estandarización de metodologías de evaluación y monitoreo de la seguridad vial como complemento a la gestión de sus activos viales (¶1.35 y ¶1.36).
- 1.20 **Género y desarrollo productivo.** En 2017, la tasa de participación en la fuerza laboral de las mujeres en República Dominicana fue 51%, en comparación con la de los hombres que fue 78%³⁴. En las personas jóvenes (entre 15 y 24 años) la brecha en la tasa de participación laboral no se modificó significativamente entre el 2000 y el 2017 (año 2000: mujeres: 29%, hombres: 55%; año 2017: mujeres: 32%, hombres: 57%)³⁵. La tasa de desempleo es de 8% para mujeres y de 4% para hombres³⁶. Según estimaciones de la Organización Internacional de Trabajo (OIT), las mujeres representan el 8,7% del total de empleados en el sector transporte y comunicaciones, y 3,3% del sector construcción³⁷.
- 1.21 **Personas con discapacidad (PcD).** De acuerdo con la Encuesta Nacional de Hogares y Propósitos Múltiples (ENHOGAR, 2013), el 7% de la población (708.597 personas) tiene algún tipo de discapacidad. Con respecto a la inserción laboral, el 53,2% de las PcD tenía alguna ocupación económica, siendo mayor la proporción de hombres económicamente activos (66,4%). Datos que resaltan la elevada exclusión laboral³⁸ de las PcD en los sectores productivos del país, incluyendo el transporte y logística.
- 1.22 **Eficiencia energética, impacto del CC y riesgos de desastres por amenazas naturales.** El país se encuentra localizado en el denominado “Corredor de los Huracanes”. Entre 1871 y 2018, más de 100 ciclones tropicales impactaron directamente a República Dominicana y Haití. Debido a su condición de insularidad, es uno de los países más vulnerables a los impactos del CC. Según el informe publicado en 2020 del Índice de Riesgo Climático Global³⁹, el país ocupa el puesto 50, considerando el período histórico 1999-2018. El país sufre eventos recurrentes que generan graves daños en la infraestructura de transporte (¶1.10)⁴⁰. Solo entre 2016 y 2017, 15 provincias y 644 obras de infraestructura

³⁴ [BM, 2019.](#)

³⁵ [Idem.](#)

³⁶ [Idem.](#)

³⁷ [OIT, 2019.](#)

³⁸ [CONADIS, 2020.](#)

³⁹ Germanwatch. [Global Climate Risk Index.](#)

⁴⁰ Amnistía Internacional. [Informe 2017/2018.](#)

vial y puentes, tuvieron que ser reconstruidas con daños reportados por US\$394 millones (MOPC, 2018). De acuerdo con la política OP-704, se realizó un análisis cualitativo de Evaluación de Riesgo de Desastres y CC ([EEO#6](#)) que identificó como necesario un plan de gestión de riesgos de desastres en el marco del programa.

- 1.23 **Evidencia empírica.** La literatura demuestra que mejoras en la infraestructura logística de cargas impactan positivamente los indicadores de comercio exterior. Un análisis realizado para Chile, Perú, Colombia y México⁴¹, encontró que la reducción del 1% de los costos de transporte domésticos incrementaría las exportaciones totales entre 1,3% y 4,5%, y el número de productos exportados entre 0,5% y 3,1%. De acuerdo con otro estudio del Banco⁴², incrementar la eficiencia de los puertos de la región a un nivel equivalente al de EE. UU. reduciría los fletes en 20%. Asimismo, una reducción del 10% en los costos de envío internacional tiene un impacto positivo de 10 a 20 veces mayor en las exportaciones, que una reducción similar en los aranceles. En Perú⁴³, un programa de inversión en carreteras llevó a una mejora sustantiva del crecimiento promedio anual de exportaciones (3,7%). Por su parte, la resiliencia y la prevención del riesgo de desastres generan beneficios de entre cuatro y siete veces los costos, en términos de pérdidas evitadas y reducidas⁴⁴.
- 1.24 **Conocimiento del Banco sobre el sector y lecciones aprendidas.** El Banco tiene experiencia en programas de inversión portuaria y en introducir mejores prácticas para su gestión sostenible. En 2008, el Banco financió la construcción de un muelle multipropósito en el Puerto de Montevideo (2031/OC-UR); y, en 2019, mejoras en el Puerto de Paramaribo (4828/OC-SU). En República Dominicana, el Banco financió a través del MOPC la recuperación del Puerto de Haina (431/SF-DR y 172/IC-DR)⁴⁵ y la creación por Ley de la Autoridad Pública (APORDOM) para su administración, constituyéndose en el principal puerto del país, con importantes inversiones privadas en su operación. Las lecciones aprendidas aplicadas al programa permitieron evaluar el proyecto como un complejo logístico integral de la zona de influencia del puerto, como define el SNL (§1.5), asegurando una adecuada conectividad vial con las zonas productivas. Al tiempo se priorizó la necesidad de fortalecer los procesos de planificación, a través de la estructuración de un modelo de operación portuaria consistente con un Plan Maestro del puerto con visión de desarrollo territorial; así como, la promoción de mejores prácticas en su gestión, tanto en aspectos de regulación de la competencia como de resguardo ambiental. En materia de vialidad, el Banco ha financiado programas de mejoramiento y rehabilitación vial en el país, como el Multifase Vial I (1939/OC-DR) y los programas de Caminos Vecinales (894/SF-DR y 1114/OC-DR), ejecutados por el MOPC (§3.1). Como lecciones aprendidas de estos programas, carentes de herramientas digitales de gestión, se identifica la necesidad de fortalecer los procesos de planificación de los activos de

⁴¹ [BID, 2016.](#)

⁴² [BID, 2008.](#)

⁴³ [Volpe Martincus C. et al., 2017.](#)

⁴⁴ [United Nations Office of Disaster Risk Reduction, 2011; Kull, et al., 2013; Mechler, 2016; Multihazard Mitigation Council, 2005.](#)

⁴⁵ Ampliación y Mejoramiento del Puerto de Haina (US\$35,5 millones; año 1975) y Rompeolas Puerto Haina (US\$37 millones; año 1986).

infraestructura, así como de promover la digitalización y tecnología (drones, sistemas de información geográficos, entre otros) en el seguimiento de las obras. Por otro lado, de modo complementario a los programas de inversión, el Banco está apoyando en la actualidad, a través de una serie programática de apoyo presupuestario, el Programa de Reformas de Apoyo a la Movilidad, Transporte Terrestre y Seguridad Vial (4914/OC-DR), focalizado en el fortalecimiento del marco normativo e institucional del sector transporte, generando resultados relevantes tenidos en cuenta en la formulación del presente programa, como el reglamento de transporte de carga o la herramienta de cálculo de [costos referenciales de transporte](#).

- 1.25 **Estrategia del gobierno.** Entre los objetivos específicos de la Estrategia Nacional de Desarrollo 2010-2030⁴⁶ está “la expansión de la cobertura y mejora de la calidad de la infraestructura y servicios de transporte y logística, orientadas a la integración del territorio, al apoyo del desarrollo productivo y a la inserción competitiva en los mercados internacionales”. El Programa de Gobierno 2020-2024 ([EEO#12](#)) establece como parte de su estrategia en transporte de carga impulsar el sistema de interconexión productiva a nivel nacional, habilitando los puertos de carga con centros de acopio y logística. El Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD) en sus lineamientos para la formulación del Plan Nacional Plurianual del Sector Público ([EEO#12](#)) incluye el fortalecimiento de las cadenas de suministro y la infraestructura logística vial y portuaria como ejes claves de actuación para mejorar la competitividad. La estrategia de transporte de carga en el PNLOG ([EEO#11](#)) impulsa el sistema de interconexión productiva a nivel nacional, habilitando los puertos de carga con centros de acopio y logística. A su vez, la Estrategia Nacional de Competitividad 2018-2022 concuerda con estos lineamientos y establece objetivos y metas específicos para el sector logístico.
- 1.26 **Estrategia del Banco con el país.** La operación se alinea con el Pilar de la Estrategia del País del Grupo BID con República Dominicana 2017-2020 (GN-2908), de mejorar la infraestructura productiva⁴⁷ y logística para aumentar la competitividad y la productividad, a través del impulso de cadenas globales de valor y fomento de encadenamientos productivos para lograr una mayor integración con la producción local. Además, se alinea con el desafío de mediano y largo plazo de adaptación y mitigación a los efectos de CC en las acciones orientadas a apoyar las actividades productivas y de generación de empleo. La operación está incluida en Programa de Operaciones 2021 (GN-3034).
- 1.27 **Alineación estratégica.** La operación es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2024 (AB-3190-2) y se alinea estratégicamente con los desafíos de desarrollo de: (i) Productividad e Innovación, promoviendo infraestructura adecuada y servicios portuarios y logísticos confiables y asequibles; y (ii) Integración Económica, promoviendo acceso a mercados de exportación. El programa también se alinea con las áreas transversales de: (i) Igualdad de Género y Diversidad, al promover capacitaciones para colaboradores del sector público que incluyen temas de inclusión a género y

⁴⁶ [Ley 1-12, Estrategia Nacional de Desarrollo 2030.](#)

⁴⁷ La nueva estrategia de país está en proceso de preparación por el BID y se prevé que seguirá priorizando el tema productivo.

PcD; (ii) Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, al fortalecer la resiliencia de las infraestructuras portuaria y vial a los impactos del CC; y (iii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, al promover mejoras en la capacidad de administración portuaria (Plan Maestro y reglamentación, APORDOM) y vial (sistemas de gestión, metodología iRAP). Adicionalmente, el programa contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2020-2023 (GN-2727-12) mediante los indicadores de “vías construidas o mejoradas (km)” y “beneficiarios de una mayor resiliencia a desastres y efectos del CC (#)”. El 50,11% de los recursos de la operación se invierten en actividades de mitigación y adaptación al CC (¶1.32), según [la metodología conjunta de los Bancos Multilaterales de Desarrollo](#) de estimación de financiamiento climático. Estos recursos contribuyen a la meta de financiamiento climático del BID, 30% del monto de aprobaciones anuales.

1.28 La operación es consistente con: (i) Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), promoviendo el acceso a los servicios de infraestructura; (ii) Marcos Sectoriales de: (a) Integración y Comercio (GN-2715-6), al mejorar infraestructuras para el comercio internacional; (b) Transporte (GN-2740-12), al promover sistemas de transporte accesibles, eficientes y seguros; y (c) Cambio Climático (GN-2835-8), conforme lo presentado en ¶1.27; (iii) Plan de Acción: (a) de Género para Operaciones 2020-2021 (GN-2531-19); y (b) de Diversidad para Operaciones 2019-2021 (GN-3001), conforme lo presentado en ¶1.27.

1.29 **Intervención de digitalización e innovación para infraestructura sostenible.** El desarrollo de la TL contempla: (i) el uso de pavimentos de hormigón postensado, super planos, sin juntas, que asegura una plataforma de operación horizontal sin restricciones y larga vida útil; (ii) la instalación de equipos de amarre asistido, para guiar al piloto en las tareas de atraque; (iii) instalación de un sistema digital para coordinación y gerenciamiento del acceso a las instalaciones portuarias de vehículos pesados de acuerdo con la llegada (fecha/hora) previstas para atraque del buque y para procesos de trámite portuario y aduanero; y (iv) equipos de balizamiento automáticos controlados por satélite con alimentación de energía solar. A su vez, para apoyar los procesos de digitalización del MOPC y APORDOM se priorizan inversiones tecnológicas asociadas a: (i) el desarrollo de un sistema de gestión de activos viales que permita la planificación plurianual de las inversiones y planes de mantenimiento, con la incorporación de inteligencia artificial para la evaluación del estado de los pavimentos; y (ii) la operatividad regular en la priorización de inversiones de parte del MOPC de la metodología [Blue Spot Analysis](#), ya desarrollada con el apoyo y liderazgo del Banco (¶1.32).

1.30 **Intervención de género y desarrollo productivo.** Se promoverá incrementar la participación de las mujeres en la fuerza laboral del sector portuario a través de las siguientes acciones: (i) plan de acción de género y diversidad de APORDOM; (ii) un análisis institucional de APORDOM que incluye lineamientos de género y diversidad para incentivar la vinculación de mujeres en la operación del sistema portuario nacional; (iii) Plan Maestro de Desarrollo Logístico de Manzanillo, incluyendo lineamientos de género y diversidad y propuestas para la conformación/operación de microempresas de servicios logísticos con liderazgo y/o participación paritaria femenina; (iv) promoción la participación de las mujeres en la fuerza laboral de los sectores construcción, portuario y logístico a través de su fomento en los pliegos de licitación de las obras previstas, así como a través

del diseño e implementación de un programa de capacitaciones con participación paritaria entre hombres y mujeres; y (v) jornadas de capacitación dirigidos a las empresas contratistas, sobre equidad de género y violencia contra la mujer en el sector de la construcción. Se estima que estas actividades, detalladas en el [EEO#4](#), contribuirán a ampliar la participación laboral femenina en el puerto de Manzanillo, según indicador de impacto específico presentado en la matriz de resultados.

1.31 **Intervención de PcD.** El programa reforzará acciones de inclusión, a través del equipo de gestión social del MOPC y APORDOM⁴⁸, mediante: (i) estándares de accesibilidad universal en el diseño de la infraestructura portuaria, logística y edificaciones de la terminal; así como, en los accesos urbano de los tramos viales a intervenir; (ii) talleres para incentivar la participación de PcD en la fuerza laboral del sector portuario y logístico; y (iii) inclusión de lineamientos de diversidad para PcD en el Plan Maestro de Manzanillo ([EEO#5](#)).

1.32 **Intervención de impacto del CC y riesgos de desastres por amenazas naturales.** El MOPC ha avanzado desde 2019 en reforzar su sistema de planificación en infraestructura, mediante el diseño de una metodología de [vulnerabilidad bajo un marco de toma de decisiones bajo incertidumbre \(Blue Spot Analysis\)](#), ya operativa la cual fue apoyada y liderada por el Banco. Su aplicación para el programa ha permitido: (i) modelar la vulnerabilidad y criticidad para distintos escenarios climáticos; (ii) estimar daños y pérdidas anuales, identificando áreas de intervención; y (iii) priorizar medidas de mitigación a incluir en los diseños de obras portuarias y viales, focalizando en estructuras hidráulicas y de drenaje, protección contra la erosión en estribos y taludes, entre otras. Estos mayores costos en medidas de resiliencia son compensados por menores costos de reparación y tiempos de interrupción del servicio. Por otra parte, en materia de eficiencia energética, el programa apoyará sistemas de iluminación mediante fuentes limpias (energía solar) para balizamiento y señalización perimetral del puerto y la adquisición de una flota vehicular eléctrica para los equipos de asistencia vial de la RD-1, incluyendo el tramo a intervenir (¶1.11, ¶1.35 y ¶1.36).

B. Objetivos, componentes y costo

1.33 El objetivo general es contribuir a mejorar la competitividad y el crecimiento socioeconómico de la zona norte del país, mediante la provisión de infraestructura portuaria y logística adecuada. Los objetivos específicos son: (i) reducción de costos y tiempos de transporte de la carga con origen/destino en el norte del país; y (ii) incremento en el movimiento total de carga (toneladas) y de contenedores (TEUs) por Manzanillo. La operación presenta los siguientes componentes:

1.34 **Componente I. Inversiones portuarias (US\$46.000.000).** Se financiará: (i) construcción de un muelle e instalaciones accesorias para operar carga contenerizada, *reefers* (contenedores refrigerados) de fruta, graneles y cargas generales; (ii) rehabilitación de infraestructura básica del área logística con una explanada para acopio en tierra con una superficie de aproximadamente 200.000 m², y 1.000 m² de edificios para control de acceso, administración, marina

⁴⁸ [APORDOM recibió en 2018 el sello RD-Incluye 2018 por sus prácticas de promoción de fuerza laboral de personas con discapacidad en el sector portuario.](#)

y bomberos; (iii) vialidad interna y seguridad perimetral de la TL; (iv) sistemas tecnológicos de amarre asistido y atraque de buques, gerenciamiento del acceso a las instalaciones portuarias de vehículos pesados, y equipos de balizamiento automáticos controladas por satélite; y (v) supervisión de las obras (¶1.13, ¶1.22 y ¶1.32).

- 1.35 **Componente II. Inversiones de conectividad y mejora en vías (US\$42.325.000).** Se financiará, la rehabilitación y el mejoramiento de: (i) Autopista Duarte (RD-1), tramo Navarrete - Montecristi (90,6 km); la intervención utilizará la plataforma existente, no previendo ajustes en la geometría, y contempla la sustitución de obras de drenaje, fresado, bacheo y repavimentación, rehabilitación de cunetas y reforzamiento de estructuras y puentes, incluyendo altos estándares de seguridad vial (iluminación, señalización, reductores de velocidad, accesos urbanos) producto de la aplicación del iRAP (¶1.19); (ii) mejoramiento de la RD-20, tramo Palo Verde – Laguna Verde (9,0 km); estas obras incluirán trabajos de plataforma, reperfilamiento, cunetas, obras de drenaje y tratamiento superficial de modo a garantizar su estabilidad; y (iii) supervisión de las obras. Ambos proyectos incluyen en sus diseños medidas de resiliencia para mitigar riesgos de desastres y CC (¶1.15, ¶1.22 y ¶1.32) y estándares de accesibilidad universal en accesos urbanos (¶1.31).
- 1.36 **Componente III. Fortalecimiento de la conectividad logística y gestión portuaria (US\$6.000.000).** Se financiará: (i) estudios de factibilidad y diseños de ingeniería a detalle; (ii) aplicación de la metodología de seguridad vial iRAP a la red pavimentada del país (¶1.19); (iii) Plan Maestro de desarrollo de la TL de Manzanillo, incluyendo lineamientos de género y diversidad (¶1.13 y ¶1.14); (iv) reglamento de administración del puerto bajo el modelo *landlord* (¶1.13 y ¶1.14); (v) sistemas informatizados de gestión vial, portuaria y análisis de datos de procesos licitatorios (¶1.29); (vi) vehículos eléctricos para supervisión y/o atención en carretera (¶1.32); (vii) programa de capacitación con participación paritaria entre hombres y mujeres en la fuerza laboral de los sectores construcción, portuario y logístico (¶1.14, ¶1.20 y ¶1.30); y (viii) talleres para fomentar el acceso de PcD en la construcción y operación de la TL y proyectos viales (¶1.14, ¶1.21 y ¶1.31).
- 1.37 **Componente IV. Aspectos socioambientales y de resiliencia climática (US\$4.000.000).** Se financiará: (i) programas de gestión socioambiental para la construcción y operación de la TL (¶1.34), y de rehabilitación de carreteras; y (ii) desarrollo y puesta en marcha del plan de gestión de riesgo de desastres. Todas estas acciones y sus subactividades se detallan en el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) e Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) del programa ([EER#3](#)).
- 1.38 **Apoyo a la administración del programa (US\$1.675.000).** Se financiará: (i) coordinación de la ejecución, incluyendo los salarios de personal técnico

multidisciplinar de planta⁴⁹ de la unidad ejecutora dedicado al programa; (ii) gastos operativos/administrativos; y (iii) auditoría del programa.

C. Indicadores claves de resultados

- 1.39 Los resultados específicos del programa (¶1.33) que serán evaluados con base a indicadores propuestos en la matriz de resultados: (i) movimiento total de carga general y contenerizada; (ii) movimiento de embarcaciones; (iii) reducción del tiempo de viaje y costo de operación de vehicular en las vías del programa; y (iv) calidad de las vías a través del índice de serviciabilidad⁵⁰ e índice de rugosidad. Para medir el impacto: (i) en la competitividad y el aporte del proyecto al crecimiento se utilizarán el monto total de exportaciones nacionales y de zona franca por el Puerto de Manzanillo; y (ii) en términos de género el incremento de la participación laboral de mujeres en el puerto de Manzanillo ([EER#2](#)).
- 1.40 **Viabilidad técnica y económica.** Se realizó una evaluación económica ([EEO#1](#)), que se dividió, por razones metodológicas, en la evaluación económica de las obras portuarias y la de las obras viales. La metodología utilizada en ambos casos corresponde al análisis costo beneficio estándar en el sector. En el caso de las obras portuarias, se obtuvo una rentabilidad económica (Tasa Interna de Retorno Económico [TIRE]) de 11,5%. Este resultado se considera adecuado para el proyecto, especialmente si se valoran los siguientes aspectos: (i) la evaluación se elaboró bajo criterios conservadores, tal como sugieren las buenas prácticas; se consideraron solamente las cargas existentes, tanto de importaciones como de exportaciones; en este sentido, la rentabilidad indicada se considera una estimación de mínima; si el programa logra generar mayor producción exportable por mejora en la logística, la rentabilidad económica del proyecto será aún mayor; y (ii) en las obras portuarias, cuya vida útil esperada es de 100 años o más, la literatura sugiere usar tasas de descuento más bajas que en proyectos de menor duración⁵¹ (o de forma equivalente, tasas de corte menores para la TIRE). En consecuencia, el valor alcanzado de rentabilidad económica se considera adecuado para justificar su realización. La evaluación económica de las obras viales arrojó tasas de 28,7% y 18,8%, para los tramos RD-1 y RD-20, respectivamente, conservándose tasas superiores al 12%. Analizado en su conjunto, el programa tiene una TIRE ponderada de 19,3%.
- 1.41 **Beneficiarios.** Los principales beneficiarios del programa serán la población de más de 1,9 millones de personas de las provincias que componen El Cibao, empresas de las zonas francas de exportación que accederán a mejores facilidades y servicios logísticos, así como productores agropecuarios (banano,

⁴⁹ A solicitud del prestatario, el Banco considera este gasto recurrente de acuerdo con la política GN-2331-11. Este gasto es elegible, por tratarse del equipo técnico productivo permanente del MOPC dedicado a la ejecución y representa menos del 1% del presupuesto del ministerio, garantizando su sostenibilidad dentro de la UEPFRE tras el período de ejecución del programa.

⁵⁰ La serviciabilidad se define como la habilidad del pavimento de servir al tipo de tráfico (autos y camiones) que circulan en la vía. Se mide en una escala del cero a cinco, en donde cero significa una calificación para pavimento intransitable y cinco para un pavimento excelente.

⁵¹ En Campos, Serebrisky y Suárez (2016), se discuten los fundamentos para utilizar tasas de descuento social menores en proyectos de larga duración. A modo de ejemplo, el Green Book de la Oficina del Tesoro del Reino Unido utiliza tasas de descuento social de 3% para proyectos con un horizonte de entre 31 y 75 años; 2,5% para proyectos de entre 76 a 125 años; 2% si el horizonte de tiempo está entre 126 y 200 años; 1,5% entre 201 y 300 años; y 1% si el proyecto dura más de 300 años (Edwards, 2016).

arroz, etc.) y empresas del complejo industrial de Santiago de los Caballeros que contarán con una mejor conectividad y accesibilidad al Puerto de Manzanillo, reduciendo sus costos de transporte. Como también trabajadores y empresarios de la producción textil de la zona fronteriza, incrementando su potencial de sumar otros productos agroindustriales.

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos de financiamiento

- 2.1 **Costo y modalidad de financiamiento.** Esta operación será financiada por un préstamo de inversión bajo la modalidad de Obras Específicas con un período de desembolso de cinco años. El programa tendrá un costo total de US\$100 millones, siendo financiado en su totalidad con recursos del Capital Ordinario (CO) del Banco.

Cuadro 1. Costos estimados del programa (US\$)

Componentes	Total	%
Componente I. Inversiones portuarias	46.000.000	46,00
Rehabilitación muelle y construcción terminal logística <i>off shore</i> – Puerto de Manzanillo	43.360.000	43,36
Supervisión de obras	2.640.000	2,64
Componente II. Inversiones de conectividad y mejora en vías	42.325.000	42,33
Rehabilitación y mejoramiento Autopista Duarte – Tramo Navarrete – Montecristi	36.830.000	36,83
Rehabilitación Tramo Palo Verde – Laguna Verde	3.749.000	3,75
Supervisión de obras	1.746.000	1,75
Componente III. Fortalecimiento de la conectividad logística y gestión portuaria	6.000.000	6,00
Componente IV. Aspectos socioambientales y de resiliencia climática	4.000.000	4,00
Apoyo a la administración del programa	1.675.000	1,68
Total	100.000.000	100,00

Cuadro 2. Proyección de Desembolsos (US\$ millones)

Fuente	Año					Total
	1	2	3	4	5	
BID	2,8	15,9	41,8	35,5	4,0	100,0
%	2,8	15,9	41,8	35,5	4,0	100,0

B. Riesgos ambientales y sociales

- 2.2 Según la política OP-703, la operación se clasificó con Categoría “A” y riesgo Alto, debido a potenciales impactos y riesgos ambientales y sociales principalmente relacionados a la ejecución de obras marítimas. Si bien el proyecto no se llevará a cabo dentro de hábitats naturales críticos marinos o terrestres, la construcción y operación de la TL puede causar afectaciones a la actividad pesquera tradicional local y al nivel biótico marino, además de conllevar un riesgo de accidente ambiental para las áreas protegidas de particular sensibilidad ubicadas en proximidad del área de proyecto y para el poblado de Pepillo Salcedo. Destacan también impactos transfronterizos (migración, potencial afectación al medio biótico), en consideración de la proximidad del proyecto con la frontera de Haití.

- 2.3 No existen comunidades indígenas afectadas ni población vulnerable afectada por el proyecto. La operación no conlleva el reasentamiento físico y/o económico.
- 2.4 Se destaca que las obras y operación portuaria no conllevarán actividades de dragado, debido a que la bahía ya cuenta con una profundidad adecuada para el atraque de buques comerciales. Por otro lado, las obras viales se realizarán en caminos ya existentes. Las tareas de rehabilitación se consideran de tipo ordinario y de baja intervención desde el punto de vista de ingeniería. Ninguno de los proyectos conllevará cambios de trazado y se localizará en zonas estables.
- 2.5 Según la Directiva B.5 de la política OP-703, se preparó la siguiente documentación (en adelante “Documentación Ambiental y Social”): (i) Estudio de Impacto Ambiental y Social ([EIAS](#)) y Plan de Gestión Ambiental y Social ([PGAS](#)) para la rehabilitación y ampliación del puerto de Manzanillo; (ii) EIAS y PGAS para la rehabilitación de carreteras de acceso al puerto; y (iii) Evaluación del riesgo de desastre natural y CC de la Operación ([EEO#6](#)). Esta última evaluación se llevó a cabo en consideración del riesgo de desastre natural clasificado como “Alto” (riesgo de Tipo 1, según criterio de clasificación de la política OP-704 sobre gestión de desastres naturales).
- 2.6 La combinación de impactos y riesgos puede ser evitada, mitigada y controlada mediante medidas y acciones de manejo efectivas y conocidas por el sector, incluidas en los PGAS de la operación.
- 2.7 La Documentación Ambiental y Social están disponibles en el sitio web del Banco desde el 23 de octubre de 2020 (para obras portuarias) y el 21 de diciembre de 2020 (para obras viales).
- 2.8 En cumplimiento de la Directiva B.6 y B.8 de la política OP-703, referidas a las consultas públicas, se realizaron: (i) dos rondas, la primera en los días 11 y 12 de febrero de 2021, y la segunda realizada el 10 de marzo de 2021; y (ii) dos rondas de consulta por impactos transfronterizos con Haití: la primera realizada el 8 de abril de 2021 y la segunda el 13 del mismo mes. Cabe indicar que, en el caso de la consulta con Haití, existió traducción simultánea siguiendo el protocolo del Ministerio de Relaciones Exteriores de República Dominicana, que lideró la coordinación del evento. Los procesos de consultas se consideran significativos y se han llevado a cabo de forma virtual siguiendo las guías de consultas virtuales en el marco de la pandemia COVID-19.
- 2.9 En términos generales, el proyecto fue recibido positivamente por parte de todos los asistentes, y no surgieron comentarios negativos o contrarios a su ejecución. Las intervenciones de los participantes se focalizaron en solicitar aclaraciones sobre los planes de gestión ambiental y social de la operación para las áreas sensibles más próximas al puerto (incluyendo áreas protegidas) y centros poblados de las carreteras, y en general, en las oportunidades de desarrollo para la comunidad. Los participantes de la consulta de Haití también expresaron apoyo al proyecto, solicitando que se mantenga un proceso de información a lo largo de toda la operación.
- 2.10 La agencia ejecutora compartió con los participantes los enlaces de acceso a los documentos ambientales y sociales; así como, los canales para poder llevar sus

dudas o consultas previas y posteriores a las reuniones de las consultas. El informe de las consultas y las conclusiones del mismo se toman en cuenta en la actualización de la Documentación Ambiental y Social.

C. Riesgos fiduciarios

- 2.11 Considerando que el Organismo Ejecutor (OE) tiene amplio conocimiento y experiencia en la implementación de proyectos financiados por el Banco, y conocen igualmente las políticas de gestión financiera y operativa del Banco, no se prevén riesgos fiduciarios importantes. Sin embargo, fue identificado como riesgo medio-alto la existencia de costos adicionales que impiden terminar las obras con el alcance previsto, a ser mitigado a través de un monitoreo constante de los estudios de preinversión y los diseños técnicos a detalle, y de los procesos de licitación.

D. Otros riesgos y temas claves

- 2.12 Se identificó como riesgo medio-alto de estructura organizacional la posibilidad de retrasos en la operación efectiva de la TL una vez finalizadas las obras portuarias, que será mitigado considerando como condición contractual especial de ejecución la aprobación de la reglamentación para la administración y operación para la TL de Manzanillo bajo el modelo *landlord*, así como el apoyo al desarrollo del plan maestro y la estructuración técnica, legal y financiera necesaria, conducente a la operación privada. Del mismo modo, se considera que existirá un entorno muy favorable de parte de los beneficiarios del proyecto (¶1.41) para impulsar una rápida y eficiente puesta en funcionamiento del puerto luego de su rehabilitación y ampliación. Por otra parte, el análisis técnico de potenciales sobrecostos relacionados con grandes proyectos, de naturaleza análoga a las obras portuarias del Programa, ha sido analizado y será complementado dentro del estudio de anteproyecto, previamente al proceso licitatorio. Las medidas de mitigación previstas son una evaluación exhaustiva de los principales rubros y precios unitarios; así como, actividades de capacitación en gestión contractual de grandes proyectos (contratos FIDIC, entre otros).

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

A. Resumen de los arreglos de implementación

- 3.1 **Prestatario y OE.** El prestatario será la República Dominicana, y el OE será el MOPC, a través de la Unidad Ejecutora de Proyectos Financiados con Recursos Externos (UEPFRE)⁵² la cual cuenta con experiencia de más de dos décadas en la ejecución de proyectos financiados por el Banco y otros organismos internacionales⁵³ (¶1.24). El MOPC coordinará y administrará la ejecución del proyecto, incluidas las acciones de ejecución fiduciaria, la supervisión de obras y los temas sociales y ambientales. Cuenta con un equipo técnico de planta en cada una de las distintas disciplinas requeridas, y para la ejecución del programa será complementado con: (i) un ingeniero estructural; (ii) un ingeniero hidráulico;

⁵² Establecida por la [Resolución 14/2018](#) del MOPC.

⁵³ En la actualidad ejecuta el Programa de Desarrollo Agroforestal Sostenible (4553/OC-DR-1) y un programa de Reducción del Riesgo de Desastres del Banco Europeo de Inversiones.

(iii) un coordinador de supervisión; (iv) tres ingenieros supervisores; (v) un especialista en planificación; (vi) un experto en informática con conocimiento en base de datos con sistemas de información; (vii) un ingeniero de cubicaciones; (viii) un ingeniero experto en pavimentos; (ix) un especialista en seguridad vial; y (x) apoyo administrativo, de acuerdo a las necesidades que marque la ejecución del programa. La ejecución del programa contará con el apoyo técnico de APORDOM para las actividades portuarias previstas en los Componentes I, III y IV (¶1.34, ¶1.35 y ¶1.37). El apoyo técnico de APORDOM será estructurado sobre la base de un acuerdo interinstitucional entre esta entidad y el MOPC, en el cual se establecerán las obligaciones de las partes y los mecanismos de coordinación ([EEO#10](#)).

- 3.2 Las funciones y responsabilidades de la UEPFRE en lo referente a la ejecución del programa incluyen: (i) planificar, coordinar, dirigir y evaluar la ejecución de obras; (ii) formular el plan operativo y la formulación del presupuesto anual; (iii) mantener adecuados controles y registros contables y financieros; (iv) coordinar las gestiones de los recursos de desembolsos ante el Banco; (v) elaborar y proponer las bases de concursos y licitaciones, dando conformidad a estudios y expedientes técnicos; (vi) implementar y operacionalizar acciones de seguimiento y monitoreo del programa; y (vii) preparar y remitir al Banco los informes financieros, de la ejecución del programa y los estados financieros auditados.
- 3.3 **Contratos.** La construcción del puerto se realizará a través de proceso licitatorio de diseño y construcción. Un anteproyecto definirá los requerimientos de demanda de la operación del puerto (buques de diseño, equipos de carga descarga, vehículos de carga, y sobrecargas de servicio) y las cargas accidentales (viento, oleaje, corrientes, y sismos) y el estudio de factibilidad técnica de la solución estructural, en los términos del *Design Build Institute of America*. En el proceso licitatorio se analizarán las variantes constructivas presentadas por oferentes calificados que cumplan los requerimientos del proyecto. De acuerdo con la programación plurianual prevista ([EER#1](#)), el programa prevé iniciar la licitación⁵⁴ de las obras portuarias en 2021 y de los tramos viales en 2022, secuenciando los periodos de contratación de forma coherente con una ejecución regular, función de la disponibilidad presupuestal y dedicación requerida de los equipos técnicos.
- 3.4 **Serán condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento:** (i) que se haya aprobado el Reglamento Operativo del Programa (ROP) ([EEO#10](#)), que incluya: los flujos de trabajo y controles internos y los Planes de Gestión Ambiental y Social detallando los requisitos y procedimientos aplicables en la ejecución del programa, en los términos previamente acordados con el Banco; y (ii) que se haya designado para la ejecución del programa: (a) un coordinador técnico; (b) un especialista en planificación; (c) un especialista en adquisiciones; (d) un especialista financiero; (e) un especialista portuario; (f) un especialista ambiental; y (g) un especialista social. Estas medidas son necesarias dado que, de acuerdo a la experiencia del Banco en la región, la aprobación del ROP previamente al

⁵⁴ Los estudios de anteproyecto necesarios para la apertura de los procesos licitatorios se encuentran en curso con finalización prevista durante el tercer trimestre de 2021.

primer desembolso contribuye a la organización interna del OE para la implementación de la operación, y se debe asegurar que el programa cuente con recursos humanos con dedicación específica (aunque no exclusiva) para lograr los objetivos de desarrollo previstos.

- 3.5 **Será condición contractual especial previa al primer desembolso de los recursos de los Componentes I, III y IV que se haya suscrito un acuerdo interinstitucional entre APORDOM y el MOPC, en el que se establezcan las obligaciones de las partes y los mecanismos de coordinación entre ambas instituciones.** Esta condición es clave para asegurar la adecuada coordinación de los temas relacionados con las obras portuarias, incluyendo la gestión socioambiental.
- 3.6 Será condición contractual especial de ejecución el haber aprobado la reglamentación para la administración y operación para la TL de Manzanillo bajo el modelo *landlord*, previo al inicio de la fase de operación del puerto. Esta condición es crítica para fortalecer los mecanismos de planificación y de gestión de APORDOM, definiendo esquemas de inversión privada bajo reglas claras, procesos competitivos, y una estrategia alineada con el desarrollo productivo del noroeste del país.
- 3.7 **Desembolsos.** Los recursos podrán desembolsarse mediante las modalidades de anticipo de fondos, reembolso de gastos y pago directo al proveedor. En el caso de anticipo de fondos, cada anticipo será determinado en función de la planificación financiera del programa de hasta seis meses. El Banco podrá efectuar un nuevo anticipo de fondos cuando se haya justificado al menos el 80% del total de los fondos desembolsados en concepto de anticipo. La revisión financiera de las solicitudes de desembolso se realizará bajo modalidad ex post.
- 3.8 **Financiamiento retroactivo.** El Banco podrá financiar retroactivamente con cargo a los recursos del préstamo, gastos elegibles efectuados por el Prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo en consultorías individuales y de firmas para estudios técnicos y compra de equipos y bienes previstos en el Componente III (¶1.36) del programa, hasta por la suma de US\$20 millones (20% del monto propuesto del préstamo), siempre que se hayan realizado de acuerdo a condiciones sustancialmente análogas a las establecidas en el Contrato de Préstamo; y, que los procedimientos de contratación guarden conformidad con los Principios Básicos de Adquisiciones. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 3 de enero de 2020 (fecha de aprobación del Perfil del Proyecto [PP]), pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.
- 3.9 **Adquisición de obras, bienes y servicios.** Se seguirán las “Políticas para la Adquisición de Obras y Bienes Financiados por el BID” (GN-2349-15) y las “Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID” (GN-2350-15) o sus actualizaciones. En el Plan de Adquisiciones (PA) ([EER#4](#)) se relacionan las adquisiciones previstas.
- 3.10 **Auditorías.** La auditoría externa del proyecto se realizará por una firma de auditoría externa aceptable para el Banco. La auditoría externa independiente será contratada y financiada, cuando aplique, con recursos del programa, según

los procedimientos, términos de referencia y solicitud de propuesta que hayan sido no objetados por el Banco. Durante la ejecución, los informes financieros auditados se presentarán: (i) anualmente al Banco, dentro de los 120 días siguientes a la fecha de cierre de cada periodo fiscal; y (ii) al cierre del proyecto, a más tardar 120 días después del último desembolso vigente.

B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados

- 3.11 El Plan de Monitoreo y Evaluación ([EER#2](#)) acompañará la ejecución de la operación en conformidad con las metas y los indicadores de avance definidos en la Matriz de Resultados (Anexo II). Para ello, se utilizarán los siguientes instrumentos: (i) el Plan de Ejecución Plurianual (PEP), Plan Operativo Anual (POA), el PA y auditorías anuales externas; (ii) informes semestrales de progreso incluyendo, entre otros, los indicadores de monitoreo de impacto, de resultados, de ejecución de cada componente y de cumplimiento de los requisitos operativos detallados en el ROP ([EEO#10](#)), así como ambientales, sociales y de salud y seguridad ocupacional, descritos en el PGAS ([EEO#3](#)); y (iii) estados financieros auditados. Asimismo, el OE recopilará, almacenará y procesará toda la información, indicadores y parámetros, incluyendo los planes anuales y la evaluación final, necesarios para la elaboración del Informe de Terminación de Proyecto.
- 3.12 **Evaluación.** Se realizará una evaluación para cuantificar los efectos causales de las intervenciones respecto a las variables presentadas en ¶1.39. La metodología de evaluación incluirá al menos: (i) un análisis de costo-beneficio ex post, bajo la misma metodología del análisis ex ante, e incluirá la comparación de los resultados a efecto de verificar y parámetros considerados, todo conforme a lo detallado en el [EER#2](#); (ii) resultados de la ejecución financiera; (iii) el cumplimiento de las metas establecidas, de acuerdo a los indicadores de resultados acordados; y (iv) el cumplimiento de los compromisos contractuales.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		DR-L1141
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Prioridades Estratégicas del Grupo BID e Indicadores del CRF		
Retos Regionales y Temas Transversales	-Productividad e Innovación -Integración Económica -Equidad de Género y Diversidad -Cambio Climático -Capacidad Institucional y Estado de Derecho	
Nivel 2 del CRF: Contribuciones del Grupo BID a los Resultados de Desarrollo	-Vías construidas o mejoradas (km) -Beneficiarios de una mayor resiliencia a desastres y efectos del cambio climático (#)	
2. Objetivos de desarrollo del país		
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2908	Mejorar la infraestructura de transporte
Matriz de resultados del programa de país	GN-3034	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2021.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Development Outcomes - Evaluability		Evaluable
3. Evaluación basada en pruebas y solución		9.7
3.1 Diagnóstico del Programa		2.5
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		3.5
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		3.7
4. Análisis económico ex ante		8.0
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, o resultados clave identificados para ACE		1.5
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados		3.0
4.3 Supuestos Razonables		2.5
4.4 Análisis de Sensibilidad		0.0
4.5 Consistencia con la matriz de resultados		1.0
5. Evaluación y seguimiento		9.5
5.1 Mecanismos de Monitoreo		4.0
5.2 Plan de Evaluación		5.5
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad		Alto
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		A
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Si	Administración financiera: Presupuesto, Tesorería, Contabilidad y emisión de informes, Auditoría interna. Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información, Método de comparación de precios, Contratación de consultor individual, Licitación pública nacional.
No-Fiduciarios		
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto	Si	ATN/OC-17913-DR, ATN/OC-17914-DR, ATN/OC-17915-DR

Nota de valoración de la evaluabilidad: El préstamo de inversión por un monto de US\$100 millones, sin contrapartida local, tiene como objetivo general contribuir a mejorar la competitividad y el crecimiento socioeconómico de la zona norte del país, mediante la provisión de infraestructura portuaria y logística adecuada. Los objetivos específicos son: (i) reducción de costos y tiempos de transporte de la carga con origen/destino en el norte del país; y (ii) incremento en el movimiento total de carga (toneladas) y de contenedores (TEUs) por Manzanillo. La operación será ejecutada y monitoreada por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), a través de la Oficina Coordinadora General de Proyectos Financiados con Recursos Externos (OCGPFRE), con el apoyo técnico de la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) en coordinación con el BID.

La propuesta de préstamo presenta un diagnóstico sólido. Las soluciones propuestas son apropiadas para tratar de los problemas identificados y sus factores contribuyentes. La matriz de resultados es congruente con la lógica vertical del proyecto, presentando indicadores adecuados a nivel de resultados e impactos. Los indicadores de resultado están apropiadamente definidos para medir los logros alcanzados por el programa y el cumplimiento de sus objetivos específicos. Sin embargo, uno de los indicadores de resultado no presenta línea de base tampoco metas las cuales serán definidas hasta la aprobación del plan de arranque, lo que resultó en reducción de 0,3 en la calificación de evaluabilidad relativa a la evaluación basada en pruebas y solución. Los indicadores de impacto reflejan la contribución a los objetivos económicos congruentes con la reducción del costo logístico de las exportaciones de la zona intervenida.

Evaluado en su conjunto, el programa arrojó una tasa interna de retorno de 19,3% (11,5% para las obras portuarias, y 28,7% y 18,8% para los tramos RD-1 y RD-20 de las obras viales, respectivamente). Se realizó un análisis de sensibilidad solamente para las obras viales, considerando el escenario de ausencia del puerto en funcionamiento, lo que resultó en una reducción de 2,0 en la calificación de evaluabilidad del análisis económico ex ante. El plan de monitoreo y evaluación propone realizar una evaluación de impacto que buscará cuantificar los efectos causales de la intervención en los indicadores de impacto y de resultado. La propuesta de evaluación es clara en definir las preguntas relevantes y la metodología a utilizar. El principal riesgo del proyecto está asociado a la posibilidad de retrasos en la operación del terminal logístico una vez concluida las obras. Se indican medidas adecuadas para mitigar este y otros riesgos identificados.

Anexo II. Matriz de Resultados

Objetivo del Proyecto:	El objetivo general es contribuir a mejorar la competitividad y el crecimiento socioeconómico de la zona norte del país, mediante la rehabilitación de infraestructura portuaria y servicios logísticos. Los objetivos específicos son: (i) reducción de costos y tiempos de transporte de la carga con origen/destino en el norte del país; y (ii) incremento en el movimiento total de carga (toneladas) y de contenedores (TEUs) por Manzanillo.
-------------------------------	---

Objetivo General de Desarrollo

Indicadores	Unidad de Medida	Valor de Línea de Base	Año Línea de Base	Año esperado para el Logro	Meta	Medios de Verificación	Comentarios
Objetivo general de desarrollo: Contribuir a mejorar la competitividad y el crecimiento socioeconómico de la zona norte del país, mediante la rehabilitación de infraestructura portuaria y servicios logísticos.							
Exportaciones nacionales por el puerto de Manzanillo	Valor FOB (miles US\$)	125.905.177	2019	2026	133.598.738	Anuario del Comercio Exterior. Exportaciones nacionales, zonas francas, otros y totales, por productos, según subpartidas y nomenclatura arancelaria (S.A.). Oficina Nacional de Estadística. Responsable: Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM).	Se estima un crecimiento escalonado de 1% al año en los primeros 3 años de operación (2024-2026).
Exportaciones zonas francas por el puerto de Manzanillo	Valor FOB (miles US\$)	1.548.429	2019	2026	1.643.047		
Participación laboral de mujeres en el puerto de Manzanillo	%	Por determinar	2021	2026	Por determinar	Informes de Seguimiento. Responsable: APORDOM.	Pro-género.

Objetivos de Desarrollo Específicos

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
Objetivo de desarrollo específico 1: Reducción de costos y tiempos de transporte de la carga con origen/destino en el norte del país.											

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios		
Costo promedio de operación vehicular	US\$ constante/ veh-km	Livianos – 0,26	2021						Livianos – 0,25	Estudio de Tránsito. HDM4. Responsable: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC).	Vía RD-1.		
		Pesados – 0,80							Pesados – 0,73				
		Livianos – 0,83							Livianos – 0,55		Vía RD-20.		
		Pesados – 1,49							Pesados – 1,08				
Tiempo promedio de viaje	Minutos	Livianos – 69,1								Livianos – 68,7		Vía RD-1.	
		Pesados – 95,0							Pesados – 94,6				
		Livianos – 14,7							Livianos – 8,9	Vía RD-20.			
		Pesados – 16,6							Pesados – 10,0				
Índice de serviciabilidad ¹	Escala 1 a 5	3								5	Estudio de Tránsito. Responsable: MOPC.	Vía RD-1.	
		1							4	Vía RD-20.			
Índice de rugosidad (IRI) ²	(m/km)	Por determinar							Por determinar			Vía RD-1	
				Meta para fin de proyecto contemplará reducción de 50% del valor de la línea de base.									
				Objetivo de desarrollo específico 2: Incremento en el movimiento total de carga (toneladas) y de contenedores (TEUs) por Manzanillo.									
Movimiento total de carga	Toneladas Métricas	339.114	2020	0	0	343.505	349.355	359.834	359.834		Se estima un crecimiento		

¹ De acuerdo a la norma de la *American Association of State Highway and Transportation Officials* (AASHTO).

² Reduciendo el IRI en un 50% se incrementa la vida útil en un 27%.

Productos

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
Componente 1: Inversiones portuarias.											
Muelle actual rehabilitado	Unidad	0	2021	0	0	0	1	0	1	Informes de Supervisión. Responsable: MOPC.	
Nueva terminal <i>offshore</i> construida y operativa	Unidad	0		0	0	0	1	0	1		
Área para contenedores rehabilitada	Unidad	0		0	0	0	1	0	1		
Supervisión de intervenciones portuarias contratada	Unidad	0		0	1	0	0	0	1		
Componente 2: Inversiones de conectividad y mejora en vías.											

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
Carreteras rehabilitadas y mejoradas	Km	0	2021	0	0	10,0	40,0	49,6	99,6	Informes de Supervisión. Responsable: MOPC.	
Vías con diseños de ingeniería a detalle con elementos de seguridad vial y accesibilidad concluidos	Km	0		0	90,6	0	9,0	0	99,6		
Supervisión de intervenciones viales contratada	Unidad	0		0	1	0	1	0	2	Informes de Seguimiento. Responsable: MOPC.	
Número de beneficiarios de las vías del programa con resiliencia mejorada ³	Unidad	17.871		18.396	18.757	19.325	19.735	20.154	20.154	Estudio de Tránsito. Responsable: MOPC.	Considerando los usuarios de las vías RD-1 y RD-20.
Componente 3: Fortalecimiento de la conectividad logística y gestión portuaria.											
Estudio de factibilidad de soluciones de puntos críticos de la RD-1 concluido	Unidad	0	2021	0	0	0	1	0	1	Informes de Seguimiento. Responsable: MOPC.	
Aplicación de la metodología de clasificación de seguridad	Unidad	0		0	1	0	0	0	1		

³ El indicador considera los tráfaos de vehículo de la vía RD-1 (Salida Navarrete – C/C 216 [Acc. Esperanza]) y de la RD-20 (tramo Laguna Verde – Palo Verde). Los valores anuales son los beneficiarios estimados en el año determinado, por lo tanto, no se suman.

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
iRAP a la red vial de la República Dominicana concluida											
Diseño de un plan de mantenimiento a largo plazo del puerto de Manzanillo concluido	Unidad	0		0	0	0	1	0	1		
Sistema de gestión de activos viales adquirido e implementado	Unidad	0		0	0	1	0	0	1		
Plataforma informática para UEPFRE para análisis homogéneo de datos de licitaciones adquirida e implementada	Unidad	0		0	1	0	0	0	1		
Camionetas eléctricas para la supervisión, con cargadores, adquiridos	Unidad	0		0	0	5	0	0	5		
Plan maestro de desarrollo logístico de Manzanillo,	Unidad	0		0	0	0	1	0	1	Informes de Seguimiento.	Pro-género.

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
incluyendo lineamientos de género y diversidad concluido										Responsable: APORDOM.	
Análisis institucional de la estructura de APORDOM, incluyendo lineamientos para aspectos de género y personas con discapacidad en el sistema portuario nacional, concluida	Unidad	0		0	0	1	0	0	1		
Guía de género y estándares para accesibilidad en puertos desarrollada	Unidad	0		0	1	0	0	0	1		
Análisis de alternativas para la operación del puerto de Manzanillo concluida	Unidad	0		0	0	1	0	0	1		
Actividades del plan de acción de género y	Actividades	0		0	0	1	1	1	3		Pro-género.

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
diversidad implementadas por APORDOM											Reporte anual de la implementación sobre las actividades definidas en el Plan de Acción de género y diversidad.
Componente 4: Aspectos socioambientales y de resiliencia climática.											
Accidentes de trabajo con consecuencias extremas registrados en las obras del programa	Unidad	0	2021	0	0	0	0	0	0	Informes de Seguimiento. Responsable: MOPC.	
Accidentes ambientales graves en el área del puerto de Manzanillo	Unidad	0		0	0	0	0	0	0		
Programa de gestión ambiental y social para la construcción del puerto desarrollado y funcional	Unidad	0		0	1	0	0	0	1		
Programa de gestión ambiental y social para la rehabilitación de las vías del programa	Unidad	0		0	1	0	0	0	1		

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
desarrollado y funcional											Pro-género.
Generación de mano de obra directa en las obras del programa, desagregado por género ⁴	Empleo	0		50	120	260	320	396	396		
Talleres sobre equidad de género y violencia contra las mujeres para las empresas contratistas y otros entes relacionados diseñado	Unidad	0		1	1	1	1	0	4	Actas de los talleres realizados. Responsable: MOPC.	
Personas capacitadas en talleres de participación de las mujeres y personas con discapacidad en la fuerza laboral del sector construcción, portuario y logístico,	Unidad	0		20	20	20	20	0	80	Informes de Seguimiento. Responsable: APORDOM.	

⁴ Los valores anuales son empleos generados en el año determinado, por tanto, no se suman.

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
desagregado por género											
Capacitaciones sobre oportunidades económicas para mujeres en administración, liderazgo y emprendimiento realizadas	Unidad	0		0	0	0	1	1	2		
Programa de gestión ambiental y social para la operación del puerto desarrollado	Unidad	0		0	0	0	1	0	1		

País: República Dominicana

División: INE/TSP

No. de operación: DR-L1141 Año: 2021

Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

Organismo Ejecutor (OE): Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), a través de la Unidad Ejecutora de Proyectos Financiados con Recursos Externos (UEPFRE)

Nombre de la Operación: Rehabilitación y Ampliación del Puerto de Manzanillo

I. Contexto fiduciario del OE

1. Uso de sistema de país en la operación (Cualquier sistema o subsistema que sea aprobado con posterioridad podría ser aplicable a la operación, de acuerdo con los términos de la validación del Banco).

<input checked="" type="checkbox"/> Presupuesto	<input checked="" type="checkbox"/> Reportes	<input checked="" type="checkbox"/> Sistema Informativo	<input type="checkbox"/> Licitación Pública Nacional (LPN)
<input checked="" type="checkbox"/> Tesorería	<input type="checkbox"/> Auditoría Interna	<input checked="" type="checkbox"/> Comparación de Precios	<input type="checkbox"/> Otros
<input checked="" type="checkbox"/> Contabilidad	<input type="checkbox"/> Control Externo	<input type="checkbox"/> Consultores Individuales	

2. Mecanismo de ejecución fiduciaria

El MOPC coordinará y administrará la ejecución del proyecto, incluidas acciones de ejecución fiduciaria, supervisión de obras y temas sociales y ambientales. La ejecución del programa contará con apoyo técnico de la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) en las obras y actividades portuarias previstas en los Componentes I, III y IV. El apoyo técnico de APORDOM será estructurado sobre la base de un Acuerdo Interinstitucional entre esta entidad y el MOPC, en los cuales se establezcan las obligaciones de las partes y los mecanismos de coordinación con las demás instituciones involucradas en la ejecución del programa.

3. Capacidad fiduciaria

Capacidad fiduciaria del OE	<p>La evaluación de la capacidad fiduciaria del OE es mediana. Se considera adecuado para ejecutar el proyecto debido a su amplia experiencia en implementar proyectos financiados por el Banco, y conocimiento de las políticas de gestión financiera y operativa del Banco. Anteriormente ejecutaron: (i) Programa Multifase de Rehabilitación y Mantenimiento de Infraestructura Vial (1931/OC-DR); y (ii) Desarrollo Productivo y Competitividad en la Provincia de San Juan (Subcomponente 2.1) (3107/OC-DR). Actualmente están ejecutando Componente II del Programa de Desarrollo Agroforestal Sostenible (4553/OC-DR-2).</p> <p>Con relación a los Sistemas de Gestión de Finanzas Públicas (SGFP) del país, según la Evaluación del SGFP de la República Dominicana (agosto 2017 y octubre 2019), en términos generales, los resultados indican que el grado promedio de desarrollo en el sistema de SGFP es medio y el uso de los sistemas nacionales no presenta riesgos mayores para la ejecución de los proyectos financiados por el BID. Según el diagnóstico actualizado del sistema de compras públicas, realizado en febrero 2016 bajo la metodología del Comité de Asistencia para el Desarrollo de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OECD/DAC), se identifica un sistema mediamente avanzado con algunas oportunidades de mejoras en temas de mecanismos de sanciones y control.</p>
-----------------------------	--

4. Riesgos fiduciarios y respuesta al riesgo

Área (Gestión financiera/adquisiciones)	Riesgo	Nivel de riesgo	Respuesta al riesgo
Gestión financiera y adquisiciones	Eventuales limitaciones en la gestión de los procesos de licitación y demora en la preparación de informes financieros.	Medio	Fortalecimiento continuo del OE a través de capacitación, asistencia y supervisión en materia fiduciaria por parte del equipo fiduciario del Banco.

5. Políticas y Guías aplicables a la operación:

- Gestión Financiera: Guía de Gestión Financiera para Proyectos financiados por el BID (OP-273-12); Instructivo de Desembolsos; Instructivo de Informes Financieros; y Gestión de Auditoría Externa.
- Adquisiciones: Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiadas por el BID (GN-2349-15); y Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-15).

6. Excepciones a Políticas y Guías

- Ninguna.

II. Aspectos a ser considerados en las Estipulaciones Especiales del Contrato de Préstamo

Tasa de Cambio aplicable para justificar gastos realizados en Moneda Local del país del Prestatario:
<ul style="list-style-type: none"> - La opción (b)(i) del Artículo 4.10 de las Normas Generales del Contrato de Préstamo – Para determinar la equivalencia de gastos incurridos en moneda local se utilizará la tasa de cambio efectiva en la fecha de pago del gasto en la Moneda Local del país del Prestatario.
Tipo de Auditoría:
<ul style="list-style-type: none"> - Anualmente, los estados financieros auditados del programa, a más tardar 120 días del después del cierre de cada periodo fiscal. - Al cierre del proyecto, los estados financieros auditados finales del programa, a más tardar 120 días después de la fecha del último desembolso.
Otros Informes:
<ul style="list-style-type: none"> - Al primer semestre de cada período, un informe de ejecución financiera no auditado dentro de los 60 días luego del cierre del semestre.

III. Acuerdos y Requisitos para la Ejecución de Adquisiciones

<input checked="" type="checkbox"/>	Documentos de Licitación	Para adquisiciones de Obras, Bienes y Servicios Diferentes de Consultoría ejecutadas de acuerdo con las Políticas de Adquisiciones (GN-2349-15), sujetas a LPI, se utilizarán los Documentos Estándar de Licitación (DEls) del Banco o los acordados entre OE y el Banco para la adquisición particular. Así mismo, la selección y contratación de Servicios de Consultoría serán realizadas de acuerdo con las Políticas de Selección de Consultores (GN-2350-15) y se utilizará la Solicitud Estándar de Propuestas (SEP) emitida por el Banco o acordada entre el
-------------------------------------	--------------------------	--

		OE y el Banco para la selección particular. La revisión de las especificaciones técnicas, así como de los términos de referencia de las adquisiciones durante la preparación de procesos de selección es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto. Esta revisión técnica puede ser ex-ante y es independiente del método de revisión de la adquisición.									
<input checked="" type="checkbox"/>	Gastos Recurrentes	Los gastos recurrentes requeridos para poner en funcionamiento el proyecto aprobado por el Jefe de Equipo de Proyecto, que sean financiados, serán realizados siguiendo los procedimientos administrativos del Ejecutor. Dichos procedimientos serán revisados y aceptados por el Banco, siempre que no vulneren los principios economía, eficiencia y competencia. A solicitud del prestatario, como parte de estos gastos, se prevé financiar los salarios del personal técnico multidisciplinar de planta de la unidad ejecutora dedicado al programa. Este gasto se considera conforme a la política GN-2331-11 y cumple con los criterios de elegibilidad y sostenibilidad.									
<input checked="" type="checkbox"/>	Financiamiento Retroactivo	El Banco podrá financiar retroactivamente con cargo a los recursos del préstamo, gastos elegibles efectuados por el Prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo en consultorías individuales y de firmas para estudios técnicos y compra de equipos y bienes previstos en el Componente III del programa, hasta por la suma de US\$20 millones (20% del monto propuesto del préstamo), siempre que se hayan realizado de acuerdo a condiciones sustancialmente análogas a las establecidas en el Contrato de Préstamo; y, que los procedimientos de contratación guarden conformidad con los Principios Básicos de Adquisiciones. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 3 de enero de 2020 (fecha de aprobación del Perfil del Proyecto [PP]), pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.									
<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión de las Adquisiciones	<p>Según el nivel de riesgo fiduciario identificado para el proyecto y proceso específico, el método de supervisión será ex-ante o ex-post. Las revisiones ex-post serán realizadas siguiendo el Plan Anual de Supervisión. Los reportes de revisión ex-post incluirán al menos una visita de inspección física de los procesos de adquisiciones sujetos a dicha revisión (la inspección verifica la existencia de las adquisiciones, dejando la verificación de calidad y cumplimiento de especificaciones al especialista sectorial). Los montos límite para la revisión ex-post son los siguientes:</p> <table border="1"> <tr> <td>Obras</td><td>Bienes/Servicios</td><td>Servicios de Consultoría</td></tr> <tr> <td>N/A</td><td>N/A</td><td>Firmas: N/A</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td>Individuales: US\$50.000</td></tr> </table>	Obras	Bienes/Servicios	Servicios de Consultoría	N/A	N/A	Firmas: N/A			Individuales: US\$50.000
Obras	Bienes/Servicios	Servicios de Consultoría									
N/A	N/A	Firmas: N/A									
		Individuales: US\$50.000									
<input checked="" type="checkbox"/>	Registros y Archivos	El OE estará encargado de mantener los archivos y documentación de soporte de los procesos de adquisiciones y todos los comprobantes de pagos que se realicen con recursos del proyecto, así como de efectuarlos utilizando los procedimientos establecidos.									

Adquisiciones Principales

Descripción de la adquisición	Método de Selección	Nuevos Procedimientos / Herramientas	Fecha Estimada	Monto Estimado US\$
Bienes				
Camionetas eléctricas para la supervisión y atención inmediata de siniestros en carreteras	LPI - Criterios de sostenibilidad		T3-Año2	1.880.000
Adquisición sistema de gestión de activos viales	LPI - Múltiples etapas		T1-Año2	2.000.000
Obras				
Construcción de Terminal Logística (TL)	LPI - Múltiples etapas		T3-Año1	43.360.000
Rehabilitación tramo de 90,6 km (RD-1)	LPI		T3-Año1	35.173.222
Servicios de no consultoría				
Firmas				
Programa de gestión ambiental y social en construcción de TL	SBCC		T2-Año1	2.100.000
Supervisión de Ingeniería de Detalle y Construcción de TL	SBCC		T3-Año1	2.640.000

Enlace: [Plan de Adquisiciones](#).

Procedimientos	Justificación del uso
Proceso en múltiples etapas	<p>Se contempla la posibilidad de realizar procesos en múltiples etapas para los siguientes procesos:</p> <p>(i) Ingeniería de detalle y construcción de la TL;</p> <p>(ii) Adquisición sistema de gestión de activos viales. En el caso de la rehabilitación del puerto, por tratarse de una obra que involucra obras acuáticas las cuales involucran un mercado limitado, se analizarán soluciones técnicas disponibles para identificar las opciones más viables. En el caso del proceso de adquisiciones del sistema de gestión, este tipo de proceso permitirá analizar las soluciones tecnológicas más recientes para poder garantizar la sostenibilidad del sistema.</p>

IV. Acuerdos y Requisitos para la Gestión Financiera

<input checked="" type="checkbox"/>	Programación y Presupuesto	El presupuesto anual es elaborado por el Ministerio de Hacienda, a través de la Dirección General de Presupuesto, en coordinación con el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo, y con las demás entidades del Gobierno vinculadas al proceso. El MOPC, a través del UEPFRE, será responsable de la planificación y el presupuesto del proyecto y se utilizarán herramientas de planificación, incluyendo las del Banco (Plan de Ejecución del Proyecto, Plan Operativo Anual [POA], Plan de Adquisiciones [PA] y Plan Financiero).
<input checked="" type="checkbox"/>	Tesorería y Gestión de Desembolsos	<ul style="list-style-type: none"> • La programación de flujo de caja del proyecto será consistente con el POA. El PA sin objeción del Banco debería cubrir un periodo de al menos 12 meses. • El proyecto utilizará una cuenta bancaria especial a nombre del proyecto en dólares de los Estados Unidos, en el Banco Central, gestionada por medio de una subcuenta en la Cuenta Única de la Tesorería Nacional. • El mecanismo para presentar solicitudes de desembolsos será manual inicialmente; sin embargo, la modalidad puede estar sujeta a cambios si las autoridades acuerdan utilizar el sistema de desembolsos electrónicos del Banco. • La moneda para gestionar la operación es USD. • La tasa de cambio a ser utilizada será tasa de cambio efectiva en la fecha de pago del gasto en la moneda local - la opción (b)(i) del Artículo 4.10 de las Normas Generales del Contrato de Préstamo. • La modalidad de desembolsos a utilizar para el programa será el anticipo de fondos, en base a una planificación financiera de hasta 6 meses. Se prevé que la operación justifique un 80% a utilizar en la rendición de los saldos acumulados pendientes de justificación.
<input checked="" type="checkbox"/>	Contabilidad, sistemas de información y generación de reportes	<p>Se seguirán las Normas Internacionales de Contabilidad para el Sector Público (NICSP). Para el registro contable se usará el módulo para las Unidades Ejecutoras de Proyectos con Financiamiento Externo Integrado de Gestión Financiera (UEPEX) del Sistema Integrado de Gestión Financiera (SIGEF) del país como plataforma tecnológica y se utilizará el método base caja. Todos los informes financieros clave del proyecto, incluyendo las solicitudes de desembolso, serán generados directamente desde este sistema.</p> <p>Como complemento a las políticas y guías aplicables se utilizará el ROP con la definición documentada de flujos de trabajo y controles internos.</p>
<input checked="" type="checkbox"/>	Control Interno y auditoría interna	La función de auditoría interna de Gobierno está a cargo de la Contraloría General de la República Dominicana (CGRD). Para el desarrollo de esta función, la CGRD se auxilia de Unidades de Auditoría Interna en cada instancia de la Administración Pública del país.
<input checked="" type="checkbox"/>	Control externo e informes financieros	El Prestatario y/o OE seleccionará y contratará servicios de auditoría externa de acuerdo con los términos de referencia previamente acordados entre el OE y el Banco. Estos establecerán el tipo de revisión, oportunidad y alcance. El auditor externo seleccionado y las normas de auditoría a aplicar serán aceptables para el Banco. De acuerdo con la naturaleza y riesgo de la operación se requerirán estados financieros auditados del programa, auditado preferiblemente por una firma al nivel de elegibilidad plus. El tipo de auditoría y nivel de elegibilidad

		<p>requerido para los auditores, podrán ajustarse a lo largo de la vida del proyecto dependiendo de los resultados de supervisión del Banco.</p> <p>Los Estados Financieros Auditados del programa requeridos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anualmente: Presentación al Banco, a más tardar 120 días después del cierre de cada periodo fiscal (el 31 de diciembre). - Al cierre del proyecto: Presentación al Banco a más tardar 120 días después de la fecha del último desembolso.
<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión Financiera de la operación	<p>Bajo la responsabilidad del especialista financiero se realizarán revisiones y acompañamiento in situ y de escritorio con una periodicidad (mínimo, una revisión anualmente), sujeto a ajustes durante la ejecución. La supervisión consistirá en el seguimiento al estatus de implementación de actividades recomendadas para mejorar la capacidad de la unidad, el estatus de los arreglos fiduciario, revisiones ex post, visitas de inspección, un diálogo y comunicación constante con el OE. También la supervisión se realizará a través las auditorías financieras anuales.</p>

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/21

República Dominicana. Préstamo ____/OC-DR a la República Dominicana
Rehabilitación y Ampliación del Puerto de Manzanillo

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República Dominicana, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del proyecto "Rehabilitación y Ampliación del Puerto de Manzanillo". Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$100.000.000, que formen parte de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el ____ de _____ de 2021)