

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

REPÚBLICA DOMINICANA

REHABILITACIÓN Y AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE MANZANILLO

(DR-L1141)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Mauro Alem (INE/TSP), Jefe de Equipo; 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); Rodrigo Cruvinel y Silvia Barrantes (INE/TSP); José Luis de la Bastida (VPS/ESG); Benoit Lefevre (CDS/CCS); Elizabeth Chavez (CSD/RND); Romina Kirkagacli y Denise Salabie (FMP/CDR); Awilda Castillo, Yonaida Encarnación, Yocauris Garcia y Lady Paniagua (CID/CDR); y Cristina Landazuri (LEG/SGO).

De conformidad con la Política de Acceso a Información, el presente documento está sujeto a divulgación pública.

PERFIL DE PROYECTO

REPÚBLICA DOMINICANA

I. DATOS BÁSICOS

Nombre del Proyecto:	Rehabilitación y Ampliación del Puerto de Manzanillo		
Número de Proyecto:	DR-L1141		
Equipo de Proyecto:	Mauro Alem (INE/TSP), Jefe de Equipo; 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); Rodrigo Cruvinel y Silvia Barrantes (INE/TSP); José Luis de la Bastida (VPS/ESG); Benoit Lefevre (CDS/CCS); Elizabeth Chavez (CSD/RND); Romina Kirkagacli y Denise Salabie (FMP/CDR); Awilda Castillo, Yonaida Encarnación, Yocauris Garcia y Lady Paniagua (CID/CDR); y Cristina Landazuri (LEG/SGO)		
Prestatario:	República Dominicana		
Organismo Ejecutor:	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), con la participación de APORDOM para las actividades de fortalecimiento institucional		
Plan Financiero:	BID (Capital Ordinario - CO):	US\$100.000.000	
	Local	-	
	Total:	US\$100.000.000	
Salvaguardias:	Políticas activadas:	OP-102; OP-703 (B.1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.8, B.9, B.10, B.11 y B.17); OP-704; OP-710; y OP-761	
	Clasificación:	Categoría A	

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 República Dominicana ha experimentado un crecimiento económico sostenido en los últimos años, resultado de una estrategia de desarrollo basada en el aporte de la inversión extranjera, el turismo y el comercio internacional, consolidando su desarrollo portuario al sur del país (93% del tonelaje total¹), de perfil importador. El desarrollo agrícola e industrial, de perfil exportador, se concentró en la zona norte del país (El Cibao) a partir del crecimiento de zonas francas de exportación (la mitad del total del país están ubicadas en esta zona²), cuyo principal mercado (82%) es Estados Unidos (EEUU).

¹ [Estadísticas 2018, APORDOM.](#)

² [Informe Estadístico Sector Zonas Francas 2018](#), Consejo Nacional de Zonas Francas de Exportación (CNZFE).

- 2.2 **Actividad portuaria.** El sistema portuario nacional se compone de 15 puertos que transportan carga, siendo 12 en la zona sur y tres en la zona norte del país. De estos, dos puertos³ (Haina y Caucedo), en la zona sur, concentran el 75% del total de carga, ambos bajo gestión privada. Haina, principal puerto del país, se encuentra concesionado, y su rehabilitación y ampliación inicial realizada en 1975 (nuevos muelles, grúas y patios de manejo de carga) recibió el financiamiento del Banco, junto con una cooperación técnica para crear y organizar la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM). Algunos puertos fueron construidos y se manejan en forma privada y se orientan a carga especializada, como Caucedo, principal puerto de trasbordo de contenedores del país, construido en 2004. Los tres puertos ubicados en la zona norte son operados por el Estado, por APORDOM: (i) Samaná, que no registra operaciones de carga; (ii) Puerto Plata, que fue concesionado para su ampliación como terminal de cruceros (reduciendo la disponibilidad a un solo muelle para la carga); y (iii) Manzanillo, que posee el mayor calado natural del país y fue construido como parte de un complejo logístico privado⁴, que hoy no está operativo, orientado a la exportación de banano desde provincias del noroeste.
- 2.3 **Actividad productiva en El Cibao Norte y zona fronteriza.** Comprende siete provincias y es el área de influencia directa del puerto de Manzanillo, con una población de dos millones de personas y un nivel de pobreza de 45% en 2010, ocupando la segunda posición entre las regiones más pobres del país. La subregión noroeste y fronteriza con Haití, donde se ubica el puerto, tiene menores niveles de desarrollo (pobreza 56%) y se destaca por la exportación de banano orgánico de asociaciones de pequeños productores a mercados europeos⁵. Otros sectores productivos con potencial de agregar valor para exportación⁶ son: agropecuario y pesca; minería; textil y calzado (estos dos últimos como carga contenerizada). La subregión de Santiago, con mayores niveles de desarrollo, alberga 240 empresas en 32 zonas francas, en su mayoría insertadas como proveedores estratégicos de cadenas productivas globales de empresas de EEUU (equipos médicos, electrónica, tabaco, etc.), que exportaron US\$1.257 millones en 2018, 81% destinado a dicho país⁷. A este mercado se dirige, además, la producción textil de la zona fronteriza y de Haití⁸, utilizando otros puertos del país.
- 2.4 **Situación del puerto de Manzanillo y área de influencia.** Manzanillo, debido a sus condiciones naturales y ubicación estratégica, a un día menos de navegación en la ruta de exportación a EEUU, fue planificado para convertirse en el principal

³ Ambos puertos son manejados por un mismo consorcio portuario, generando una posición dominante en el mercado, y en conjunto han invertido más de US\$425 millones.

⁴ La United Fruit Company adquirió tierras y construyó el puerto junto con su área logística y un ferrocarril de 40 km que conectaba las fincas.

⁵ Desde Manzanillo se exporta el 90% de bananos del país (15.000 contenedores en 2018), generando US\$300 millones anuales y 20.000 puestos de trabajo.

⁶ Según priorizados en el [Plan para el Desarrollo Económico Región Cibao Norte \(PDERCN\)](#) del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD), 2018.

⁷ Se estima que en 2017 estas zonas francas exportaron 21.000 contenedores por el puerto de Haina.

⁸ Dos emprendimientos en Haití (SEA-E, del Parque Industrial Caracol y CODEVI, Dajabón) exportan en conjunto 10.000 contenedores anuales.

puerto del norte del país⁹. La rehabilitación y ampliación del puerto de Manzanillo implicaría una reducción de costos logísticos para el sector exportador del norte del país y Haití en el rango de 30 a 40%, dependiendo de la cadena logística de cada sector¹⁰. En el sector textil, la proximidad de Manzanillo a los puertos de EEUU 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*. Sin embargo, a diferencia de Haina, Manzanillo tuvo varios intentos de concesión, que fueron realizados sin antes haber invertido recursos públicos para su rehabilitación 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 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 exploración del puerto, o que requirió, en 2011, una suscripción del contrato de la concesión del Puerto junto a APORDOM. Mientras tanto, ese contrato fue rescindido en 2013, pues la Corporación Portuaria del Atlántico no logró desarrollar inversiones. Desde entonces APORDOM es el ente operador del puerto, y el estado de su infraestructura es deficiente y su operación inadecuada. Un aspecto crítico adicional para atraer carga contenerizada de las zonas francas del norte al puerto es mejorar su conectividad con la red principal de carreteras, en un tramo de aproximadamente 40 km, donde antes operaba un tren de carga hacia el puerto.

- 2.5 **Manzanillo como comunidad portuaria.** La sostenibilidad de las inversiones en el puerto dependerá de integrar la gestión del área portuaria y logística de su principal usuario (banano) y sumar el manejo de carga contenerizada de Haití y zonas francas, bajo un marco de resguardo al ambiente pues limita con áreas protegidas. Aun cuando el MOPC planifique y ejecute las obras, se requerirá fortalecer su operación como comunidad portuaria¹¹, incorporando mejores prácticas mediante plataformas digitales (i.e. puertos de Valparaíso y Kingston) que abarque tanto a operadores públicos (aduana, control sanitario, etc.) como privados, promoviendo competencia y el acceso a la información.
- 2.6 **Inclusión productiva, género, diversidad e innovación.** La zona de influencia del puerto presenta brechas significativas en la participación laboral de la mujer (51% versus 78% de hombres), y la operación buscará identificar los desafíos y presentar acciones para incorporar mujeres y personas con discapacidad en nuevas actividades productivas y logísticas del puerto y en empresas contratistas de las obras. Cuanto a falta de coordinación entre los servicios del puerto (aduana, control sanitario, etc.), se buscará fomentar el acceso a información a comunidad portuaria, y la coordinación de procesos portuarios, cómo empaque, refrigeración

⁹ [Plan Maestro para el Desarrollo del Puerto de Manzanillo \(1998\)](#): US\$176,5 millones en cuatro fases. La fase I (US\$83,5 millones) proponía construir tres muelles, equipamiento y 19 hectáreas de área logística para sentar bases para su desarrollo como puerto de trasbordo de contenedores. El [Plan Nacional en Logística de Cargas 2020-2032 \(PNLOG\)](#) elaborado por el BID en coordinación con el Consejo Nacional de Competitividad, también identifica al Conglomerado Logístico Manzanillo-Dajabón.

¹⁰ En el sector de banano este ahorro (de US\$320 promedio por contenedor) se explica principalmente por eficiencias en el manejo de carga refrigerada, y en el sector textil por el ahorro de transporte de carga de Haití hacia Puerto Plata (de US\$490 dólares). Estos valores se verificarán en el estudio de mercado.

¹¹ Port Community Systems (PCS).

y gestión de demanda (arribo de buques, inventarios), a través de herramientas tecnológicas.

2.7 Vulnerabilidad a riesgos de desastres y Cambio Climático (CC).

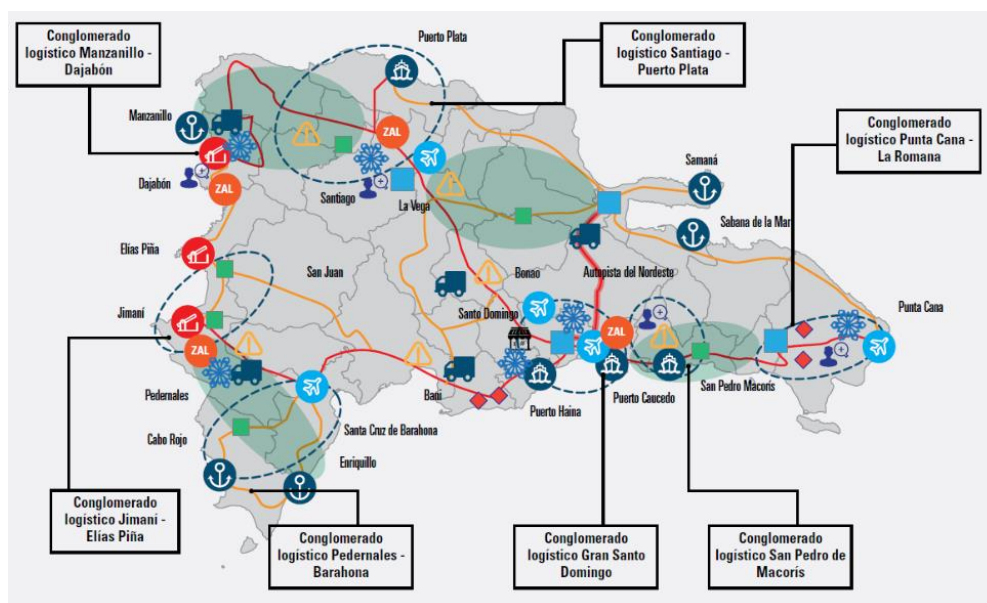
Por encontrarse localizado en el denominado “Corredor de los Huracanes” y entre importantes fallas tectónicas, República Dominicana tiene altos niveles de riesgo a inundaciones, huracanes, deslizamientos, terremotos y tsunamis. En los últimos 40 años se experimentaron 64 desastres, que ocasionaron US\$2.880 millones de pérdidas en infraestructura pública. Si bien los puertos son altamente vulnerables, la posición geográfica de Manzanillo, resguardado por la bahía, lo ha protegido de desastres a lo largo de su historia. Aun cuando los planes maestros del puerto no han identificado necesidad de inversiones de abrigo (i.e. rompeolas), en los diseños de la operación se evaluará este tipo de riesgos, y el aumento del nivel del mar y otros impactos del CC.

2.8 Problema. La falta de un complejo portuario y logístico integral con servicios de calidad en el norte del país afecta la competitividad de las exportaciones de esta zona, que presenta los más bajos niveles de desarrollo, y restringe operar carga contenerizada proveniente de Haití. La deficiente conectividad terrestre al puerto impide aprovechar la menor distancia de navegación de Manzanillo a EEUU en procesos logísticos *just in time* empleados en zonas francas.

2.9 Justificación. La operación contribuye a rehabilitar, modernizar y promover la operación sostenible de un complejo portuario y logístico multipropósito en el norte¹² del país, con el objetivo de mejorar la competitividad y el desarrollo sostenible de esta zona. Más allá de las obras, la operación busca consolidar una gestión integral del puerto y área logística, con capacidad operativa y marco socioambiental y regulatorio que promuevan competencias en gestión junto al organismo ejecutor y el ente operador, para la atracción de inversiones. La consolidación del conglomerado logístico del norte, con Manzanillo como principal puerto de carga, es estratégica para el gobierno.

¹² La lógica de la intervención del Banco es similar a la recuperación de un complejo portuario y logístico en la zona sur, alrededor del puerto de Haina, en la década de 1970.

Figura 1: Sistema Logístico Nacional – PNLOG 2020-2032



- 2.10 **Estrategia del Banco con el país.** La operación se alinea con el Pilar de la Estrategia del País del Grupo BID con República Dominicana (GN-2908) de mejorar la infraestructura productiva.
- 2.11 **Alineación estratégica.** La operación es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020 (AB-3190-2) y se alinea con los desafíos de desarrollo de: (i) Integración Económica, en promover acceso a mercados de exportación; y (ii) Productividad e Innovación, al proveer infraestructura adecuada y servicios portuarios y logísticos confiables y asequibles. La operación se alinea con las áreas transversales de: (i) Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, al fortalecer la resiliencia a los impactos del CC y fomentar un medio de transporte más eficiente en términos de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI); y (ii) Igualdad de Género y Diversidad, al prever medidas para la inclusión laboral de mujeres y personas con discapacidad.
- 2.12 La operación es consistente con: (i) la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), al promover el acceso a los servicios de infraestructura y mejorar la gobernanza de la infraestructura en hacer más eficiente la provisión del servicio; (ii) el Marco Sectorial de Integración y Comercio (GN-2715-6), al reducir costos logísticos y promover la integración con Haití; (iii) el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7), al promover sistemas de transporte accesibles, eficientes y seguros; y (iv) el Marco Sectorial de Cambio Climático (GN-2835-8), conforme presentado en ¶2.11. La operación está alineada a las áreas estratégicas de TSP de grandes proyectos, logística y transporte sostenible.
- 2.13 **Objetivos y componentes.** 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:

- 2.14 **Componente I. Inversiones portuarias (US\$62 millones).** Serán financiados: (i) rehabilitación y ampliación del puerto para operar carga contenerizada (US\$58 millones); y (ii) regeneración y amparo de zonas protegidas¹³ (US\$4 millones).
- 2.15 **Componente II. Inversiones logísticas y mejora en vías (US\$32 millones).** Serán financiados: (i) rehabilitación de infraestructura básica del área logística, incluyendo planta de saneamiento, y otros servicios básicos de electricidad, vialidad interna y seguridad perimetral (US\$8 millones); y (ii) mejoramiento de aproximadamente 40 km de la carretera Copey - Guayubín (US\$24 millones).
- 2.16 **Componente III. Fortalecimiento de la gestión portuaria y estudios de preinversión (US\$6 millones).** Serán financiados: (i) estudios de preinversión en diseños técnicos de ingeniería y socioambientales finales, mitigando los riesgos de CC; (ii) consultorías de apoyo al proceso de adquisición de obras y equipamiento necesario para la adecuada operación del puerto; y (iii) estructuración y fortalecimiento del organismo ejecutor, ente operador y de la regulación.
- 2.17 **Costos.** El costo total del programa será de US\$100 millones, siendo financiado en su totalidad con recursos del CO del Banco.
- 2.18 **Modalidad.** La operación se estructurará bajo un Programa de Obras Específicas y se contempla un plazo de desembolsos de cuatro años.

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Experiencia previa y conocimiento del Banco del sector.** El Banco tiene amplia experiencia en programas de inversión portuaria y en introducir mejores prácticas para su gestión sostenible. A través de asistencia técnica contribuyó a diseñar mejoras en puertos de varios países de Centroamérica y asistir gobiernos en concesiones otorgadas (i.e. Costa Rica). En 2008, el Banco financió la construcción de un muelle multipropósito en el puerto de Montevideo (2031/OC-UR) y, en 2019, mejorías en el puerto de Paramaribo (4828/OC-SU). En República Dominicana, el Banco financió a través del MOPC la recuperación del puerto de Haina (172/OC-DR) y el fortalecimiento de APORDOM. Las lecciones aprendidas resaltan la importancia de evaluar el complejo logístico integral de la zona de influencia y de promover mejores prácticas en la gestión portuaria, tanto en aspectos de regulación de la competencia como de resguardo del ambiente.
- 3.2 **Capacidad institucional.** El MOPC es responsable de la planificación y ejecución de obras y mantenimiento de puertos, será el Organismo Ejecutor (OE), y tiene amplia experiencia en operaciones con financiamiento del Banco a través de la

¹³ [El puerto de Manzanillo limita al Este con el Parque Nacional Manglares del Estero Balsa y al Oeste/Sur con el Refugio de Vida Silvestre Laguna Saladilla.](#)

Oficina Coordinadora General de Proyectos Financiados con Recursos Externos (OCGPFRE). La ejecución del programa contará con el apoyo de la Unidad Técnica de Muelles y Puertos (UTMP) del MOPC, que concentra el conocimiento y experiencia sectorial en el país. También se requerirá fortalecer las capacidades de APORDOM, entidad pública autónoma y descentralizada que dirige y administra los puertos marítimos del Estado, para establecer un marco adecuado de gestión del puerto que supere las debilidades operativas (aduana, recepción de carga) y de equipamientos (control sanitario, entre otras), por medio de un acuerdo interinstitucional con el MOPC.

- 3.3 **Estudios.** Existen estudios básicos (a nivel conceptual) de rehabilitación y ampliación del muelle para operar carga contenerizada, y el Componente III financiará estudios de ingeniería finales y de impacto socioambiental. Además, sumarán recursos de la cooperación técnica (DR-T1209), en preparación, que promoverá el fortalecimiento del marco regulatorio y de las capacidades del operador portuario público para gestionar un puerto con las características de Manzanillo, donde se integra un área logística para el desarrollo industrial de la zona y la atracción de carga complementará el alcance de estos estudios, para optimizar futuras inversiones en el puerto con visión de largo plazo.
- 3.4 **Riesgos.** El riesgo principal de la operación es que las mayores eficiencias en la operatividad y capacidad del puerto no sean suficientes para atraer: (i) el interés de compañías navieras; y (ii) un mayor flujo de carga de la zona norte que hoy utiliza otros puertos (Puerto Plata, Haina, Caucedo). Como medidas de mitigación se estableció: (i) orientar las inversiones a un muelle multipropósito para operar carga contenerizada; (ii) análisis de actores claves (FODA); y (iii) diseños finales basados en estudio de mercado. Otro riesgo es la debilidad que pudiera detectarse en estudios disponibles y en la capacidad del OE. Como medida de mitigación se estableció que la OCGPFRE asuma la dirección de la ejecución de procesos de adquisiciones y evaluación ambiental.

IV. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 **Aspectos socioambientales.** De acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), la operación es clasificada Categoría A debido a potenciales impactos significativos ambientales y sociales de la implementación de las obras de infraestructura. El estudio de impacto ambiental y social evaluará impactos y riesgos, e identificará herramientas adecuadas para la gestión ambiental y social durante la ejecución, incluyendo construcción y operación.
- 4.2 Basado en información general y visita de campo, los potenciales riesgos e impactos negativos identificados son: Etapa de construcción: (i) pérdida de hábitat natural crítico; deforestación (inducida indirectamente) de áreas de conservación consideradas frágiles y críticas; impactos sobre áreas claves de biodiversidad (KBA) marinas; (ii) impactos sobre especies (flora y fauna) consideradas *critically endangered and endangered species* por International Union for Conservation of Nature (IUCN), incluyendo manglares; (iii) actividades de dragado de suelo marino contaminado y no contaminado; y (iv) generación de pasivos ambientales y sociales por inadecuado desmantelamiento de facilidades existentes. Etapa de

operación: (i) incremento de flujo de buques con riesgos de derrames de combustibles, contaminación sonora, emisiones de GEI y vibraciones; (ii) accidentes por falta de planes de seguridad y salud ocupacional durante etapas de construcción y operación; y (iii) otros impactos en operación de puertos y rehabilitación de vías, incluyendo impactos transfronterizos ambientales y sociales con Haití.

- 4.3 **Impactos sociales.** Durante construcción y operación son esperados: (i) impactos económicos temporales y/o permanentes sobre recursos naturales de población de pescadores artesanales por incremento de flujo de buques y operaciones de dragado, y/o impactos en población vulnerable en áreas de influencia del proyecto; (ii) incremento de flujo migratorio de población vulnerable desde Haití; y (iii) requerimiento de adquisición de tierras, incluyendo reasentamiento involuntario, que será confirmado durante preparación de estudios, y potenciales impactos en medios de vida.
- 4.4 Los impactos anteriormente descritos pueden ser evitados y mitigados mediante medidas y acciones conocidas. Estas medidas formarán parte del Plan de Gestión Ambiental y Social para las obras del programa; y plan de reasentamiento involuntario en el caso de confirmar desplazamiento físico de personas.
- 4.5 Las obras del programa pueden estar expuestas a riesgos altos de desastres tales como inundaciones, incremento del nivel del mar, huracanes y lluvias torrenciales. La clasificación para riesgos de desastres es Tipo 1, Alto. Se realizarán dos procesos de consulta pública con comunidades afectadas por las obras siguiendo la política del Banco.
- 4.6 **Aspectos fiduciarios.** El OE demostró buena capacidad de gestión fiduciaria. Los procesos de adquisiciones se realizarán en aplicación de Políticas para Adquisición de Bienes y Obras (GN-2349-9) y Políticas para la Selección de Consultores financiados por el Banco (GN-2350-9) y sus actualizaciones posteriores. Los temas fiduciarios serán analizados y elaborados durante la preparación (POD).
- 4.7 **Financiamiento retroactivo.** El Banco podrá financiar retroactivamente, con cargo a recursos del préstamo, gastos elegibles efectuados por el prestatario antes de la aprobación del préstamo para pagar avances de obra de mejoramiento de la vía principal de acceso al puerto, hasta por la suma de 20% del monto del préstamo, siempre que se hayan cumplido requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir de la fecha de aprobación de este Perfil, pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.
- 4.8 **Monitoreo y evaluación.** En base al análisis costo-beneficio ex ante, se espera evaluar resultados midiendo el costo y tiempo de servicios logísticos después de la intervención, identificando variables control para reducir sesgos de atribución.

V. OTROS TEMAS

- 5.1 **Sostenibilidad.** La sostenibilidad de la inversión portuaria en Manzanillo requerirá de consolidar un equipo profesional especializado en gestión portuaria y de área logística, incluyendo capacitación en modelos alternativos de atracción de futuras inversiones. Esta operación y su CT asociada promueven mejores prácticas para diseñar una plataforma de toma de decisiones para la gestión integral y sostenible de la comunidad portuaria de Manzanillo, fortaleciendo capacidades y el compromiso en el gobierno (MEPyD, MOPC-APORDOM) y de actores locales.

VI. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 6.1 Los recursos para la preparación de la operación se estiman en US\$166.400, que incluyen US\$26.400 en misiones y US\$140.000 en estudios. La presentación al Directorio está prevista para el 10 de junio de 2020. Los detalles se presentan en el Anexo V.

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a "Información Deliberativa" contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la "Política de Acceso al Información" del Banco (Documento GN-1831-28).



Safeguard Screening Form

Operation Information

Operation		
DR-L1141 Rehabilitation and Expansion of Puerto Manzanillo		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
A		
Country	Executing Agency	
DOMINICAN REPUBLIC	DR-MOPC - Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	PORT INFRASTRUCTURE	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
MAURO ALEM	JOSE LUIS DE LA BASTIDA	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$100,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
13 Dec 2019	josedb ESG Primary Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	5 Dec 2019	
QRR (Estimated)		
Board Approval (Estimated)		
Safeguard Performance Rating		
Rationale		

Operation Classification Summary

Overriden Rating	Overriden Justification
Comments	



Safeguard Screening Form

Conditions / Recommendations

Category "A" operations require an Environmental Impact Assessment or a Strategic Environmental Assessment (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for EIA and SEA requirements) and at least two consultations with affected parties.

These operations will require an environmental assessment (EA), normally an Environmental Impact Assessment (EIA) for investment operations, or other environmental assessments such as a Strategic Environmental Assessment (SEA) for programs and other financial operations that involve plans and policies. Category "A" operations are considered high safeguard risk. For some high safeguard risk operations that, in the Bank's opinion raise complex and sensitive environmental, social, or health and safety concerns, the borrower should normally establish an advisory panel of experts to provide guidance for the design and/or execution of the operation on issues relevant to the EA process, including health and safety. However, these operations will also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.).

The Project Team must send to the ESR the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports.

Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

Moderate Greenhouse Gas Emissions are predicted.

Greenhouse Gas (GHG) Assessment: The borrower should promote the reduction of project-related greenhouse gas emissions in a manner appropriate to the nature and scale of project operations and impacts. The borrower should quantify direct emissions from the facilities owned or controlled within the physical project boundary and indirect emissions associated with the off-site production of power used by the project. Quantification and monitoring of GHG emissions should be conducted annually in accordance with internationally recognized methodologies (i.e. IPCC - <http://www.ipcc.ch/>). In addition, the borrower should evaluate technically and financially feasible and cost-effective options for the reduction/offset of emissions that may be achieved during the design and operation of the project. The Sustainable Energy and Climate Change Initiative (SECCI) can help with this task (<http://www.iadb.org/secci/>).

Conversion or degradation of critical natural habitat causing minor to moderate impact on protected areas or areas of high conservation value



Safeguard Screening Form

As there is a significant risk of non-compliance with IDB policy OP-703 directive B9, justification must be provided that the conversion is unavoidable, the cost-benefit analysis favours the project, and that mitigation measures are acceptable:

The borrower must provide evidence that: (a) there are no feasible alternatives acceptable to the Bank; (b) project benefits substantially outweigh environmental costs; and (c) mitigation and compensation measures are acceptable to the Bank

Without this evidence, the Bank cannot support any operation that is predicted to lead to minor or moderate conversion or degradation of critical natural habitat. The mitigation measures should be presented in the Biodiversity Management Plan (included in the ESMP) and should follow the mitigation hierarchy: impacts to biodiversity should be avoided in the first instance (i.e. proposed activities relocated or reconfigured); if avoidance of all impacts is not possible, those remaining should be minimized, mitigated by restoration, or compensated for. The BMP should also explain what consultation activities are planned. The BMP must define how these measures will be implemented (roles and responsibilities, monitoring, budget, etc.). Confirmation should be obtained from competent experts that they are confident that the BMP can mitigate impacts and that approval has been granted by relevant authorities. Regular (bi-annual or annual) reporting is required, in addition to independent audits of BMP. Depending on the financial product, the BMP should also be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests, etc.).

Conversion or degradation of critical natural habitat causing minor to moderate impact on threatened species.

As there is a significant risk of non-compliance with IDB policy OP-703 directive B9, justification must be provided that the conversion is unavoidable, the cost-benefit analysis favours the project, and that mitigation measures are acceptable:

The borrower must provide evidence that: (a) there are no feasible alternatives acceptable to the Bank; (b) project benefits substantially outweigh environmental costs; and (c) mitigation and compensation measures are acceptable to the Bank

Without this evidence, the Bank cannot support any operation that is predicted to lead to minor or moderate conversion or degradation of critical natural habitat. The mitigation measures should be presented in the Biodiversity Management Plan (included in the ESMP) and should follow the mitigation hierarchy: impacts to biodiversity should be avoided in the first instance (i.e. proposed activities relocated or reconfigured); if avoidance of all impacts is not possible, those remaining should be minimized, mitigated by restoration, or compensated for. The BMP should also explain what consultation activities are planned. The BMP must define how these measures will be implemented (roles and responsibilities, monitoring, budget, etc.). Confirmation should be obtained from competent experts that they are confident that the BMP can mitigate impacts and that approval has been granted by relevant authorities. Regular (bi-annual or annual) reporting is required, in addition to independent audits of BMP. Depending on the financial product, the BMP should also be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests, etc.).

Conversion or degradation of natural habitat causing minor to moderate impact on ecosystem services.



Safeguard Screening Form

Mitigation measures presented in the Biodiversity Management Plan must be acceptable:
The mitigation measures should be presented in the Biodiversity Management Plan (included in the ESMP) and should follow the mitigation hierarchy: impacts to biodiversity should be avoided in the first instance (i.e. proposed activities relocated or reconfigured); if avoidance of all impacts is not possible, those remaining should be minimized, mitigated by restoration, or compensated for. The BMP should also explain what consultation activities are planned. The BMP must define how these measures will be implemented (roles and responsibilities, monitoring, budget, etc.). Confirmation should be obtained from competent experts that they are confident that the BMP can mitigate impacts and that approval has been granted by relevant authorities. Regular (bi-annual or annual) reporting is required, in addition to independent audits of BMP. Depending on the financial product, the BMP should also be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests, etc.).

Conversion or degradation of natural habitat causing minor to moderate impact on species composition.

Mitigation measures presented in the Biodiversity Management Plan must be acceptable:
The mitigation measures should be presented in the Biodiversity Management Plan (included in the ESMP) and should follow the mitigation hierarchy: impacts to biodiversity should be avoided in the first instance (i.e. proposed activities relocated or reconfigured); if avoidance of all impacts is not possible, those remaining should be minimized, mitigated by restoration, or compensated for. The BMP should also explain what consultation activities are planned. The BMP must define how these measures will be implemented (roles and responsibilities, monitoring, budget, etc.). Confirmation should be obtained from competent experts that they are confident that the BMP can mitigate impacts and that approval has been granted by relevant authorities. Regular (bi-annual or annual) reporting is required, in addition to independent audits of BMP. Depending on the financial product, the BMP should also be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests, etc.).

Conversion or degradation of natural habitat causing minor to moderate impact on ecological function.

Mitigation measures presented in the Biodiversity Management Plan must be acceptable:
The mitigation measures should be presented in the Biodiversity Management Plan (included in the ESMP) and should follow the mitigation hierarchy: impacts to biodiversity should be avoided in the first instance (i.e. proposed activities relocated or reconfigured); if avoidance of all impacts is not possible, those remaining should be minimized, mitigated by restoration, or compensated for. The BMP should also explain what consultation activities are planned. The BMP must define how these measures will be implemented (roles and responsibilities, monitoring, budget, etc.). Confirmation should be obtained from competent experts that they are confident that the BMP can mitigate impacts and that approval has been granted by relevant authorities. Regular (bi-annual or annual) reporting is required, in addition to independent audits of BMP. Depending on the financial product, the BMP should also be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests, etc.).

Generation of solid waste is moderate in volume, does not include hazardous materials and follows standards recognized by multilateral development banks.



Safeguard Screening Form

Solid Waste Management: The borrower should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and re-cycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.

Likely to have [minor](#) to [moderate](#) emission or discharges that would negatively affect [ambient environmental conditions](#).

Management of Ambient Environmental Conditions: The borrower should be required to prepare an action plan (and include it in the ESMP) that indicates how risks and impacts to ambient environmental conditions can be managed and mitigated consistent with relevant national and/or international standards. The borrower should (a) consider a number of factors, including the finite assimilative capacity of the environment, existing and future land use, existing ambient conditions, the project's proximity to ecologically sensitive or protected areas, and the potential for cumulative impacts with uncertain and irreversible consequences; and (b) promote strategies that avoid or, where avoidance is not feasible, minimize or reduce the release of pollutants, including strategies that contribute to the improvement of ambient conditions when the project has the potential to constitute a significant source of emissions in an already degraded area. The plan should be subject to review by qualified independent experts. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).

Project construction activities are likely to lead to localized and temporary impacts (such as dust, noise, traffic etc) that will affect local communities and [workers](#) but these are [minor](#) to [moderate](#) in nature.

Construction: The borrower should demonstrate how the construction impacts will be mitigated. Appropriate management plans and procedures should be incorporated into the ESMP. Review of implementation as well as reporting on the plan should be part of the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).

The negative impacts from production, procurement, use and disposal of [hazardous materials](#) (excluding POPs unacceptable under the Stockholm Convention or toxic pesticides) are [moderate](#) to [significant](#) and will comply with relevant national legislation, [IDB requirements on hazardous material](#) and all applicable International Standards.

Hazardous Materials Management Plan: The borrower should document risks relating to the use of hazardous materials and prepare a hazardous material management plan (as part of the ESMP) that indicates how hazardous materials will be managed (and community risks mitigated). The borrower will be responsible for preparing the ESMP, which should include: a management plan that will address identification, labeling, handling, storage, use and disposal of the relevant hazardous materials. The plan might include confirmation from third-party specialists that risks have been adequately assessed and managed. An action plan should be defined and requires regular monitoring, reporting and independent review of implementation; this plan should be included in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).

The operation has potentially [minor](#) transboundary environmental and associated social impacts, such as operations affecting another country's use of waterways, watersheds, coastal marine resources, biological corridors, regional air sheds and aquifers, or transboundary indigenous groups



Safeguard Screening Form

Environmental/Social Transboundary Impacts: The borrower should do an environmental and social analysis addressing the following issues: (i) notification to the affected country or countries of the critical transboundary impacts; (ii) implementation of an appropriate framework for consultation of affected parties; and (iii) appropriate environmental mitigation and/or monitoring measures, to the Bank's satisfaction. This analysis should be part of a plan (part of the ESMP). Review of implementation as well as reporting on the plan should be part of the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).

The project is in an area prone to [hurricanes](#) or other [tropical storms](#) and the likely severity of the impacts to the project is [significant or extreme](#).

A Disaster Risk Assessment that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP) must be prepared. The DRMP should focus on the specific significant or extreme risks hurricanes pose to the project, and propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. This must take into consideration changes in the frequency and intensity of hurricanes that is occurring with climate change. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general design standards and other related regulations. For details see the DRM policy guidelines.

The project is located in an area prone to [coastal flooding](#) from [storm surge](#), high wave activity or erosion and the likely severity of the impacts to the project is [significant or extreme](#).

A Disaster Risk Assessment that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP) must be prepared. The DRMP should focus on the specific risks coastal flooding poses to the project, and propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general design standards, coastal retreat and other land use regulations and civil defense recommendations in coastal areas.

The project is located in an area prone to [high winds](#), [blizzards](#), [wildfires](#), [heat waves](#) or [cold waves](#), and the likely severity of impacts to the project is [significant or extreme](#).

A Disaster Risk Assessment that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP) must be prepared. The DRMP should focus on the specific risks posed by any of these natural hazards to the project, and propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general design standards and other related regulations. For details see the DRM policy guidelines.

The project is located in an area prone to [inland flooding](#) and the likely severity of the impacts to the project is [moderate](#).



Safeguard Screening Form

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. This must take into consideration changes in the frequency and intensity of intensive rainfall and in the patterns of snowmelt that could occur with climate change. The DRMP includes risk reduction measures (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as the financial protection (risk transfer, retention) of the project. The DRMP takes into account existing vulnerability levels and coping capacities, the area's disaster alert and prevention system, general design standards, land use regulations and civil defense recommendations in flood prone areas. However, the options and solutions are sector- and even case-specific and are selected based on a cost analysis of equivalent alternatives.

The project is located in an area prone to [sea level rise](#) and the likely severity of the impacts to the project is [significant or extreme](#).

A Disaster Risk Assessment that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP) must be prepared. The DRMP should focus on the specific risks sea level rise poses to the project, and propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general design standards and other related regulations. For details see the DRM policy guidelines.

The project is located in an area prone to [earthquakes](#) and the likely severity of impacts to the project is [moderate](#).

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general seismic design standards and other related regulations.

The project will or may require [involuntary resettlement](#) and/or economic displacement of a [minor to moderate](#) nature (i.e. it is a [direct](#) impact of the project) and does not affect [indigenous peoples](#) or other vulnerable land based groups.

Develop Resettlement Plan (RP): The borrower should be required to develop a simple RP that could be part of the ESMP and demonstrates the following attributes: (a) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation; (b) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (c) budgeting and internal capacity (within borrower's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the course of the project; and (d) if needed, a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests etc.), require regular (bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation.



Safeguard Screening Form

The project will require [significant involuntary resettlement](#) and/or economic displacement (i.e. it is a [direct](#) impact of the project)

Develop Resettlement Plan (RP): The borrower should be required to develop a RP (as part of the ESMP) that demonstrates the following attributes: (a) detailed socio-economic survey and baseline of the affected households and groups; (b) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation; (c) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (d) a livelihoods restoration program; (e) budgeting and internal capacity (within borrower's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the course of the project; and (f) a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, credit and operating regulations, project completion tests, etc.), require regular (quarterly, bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation, including participatory monitoring.

Transport of [hazardous materials](#) (e.g. fuel) with [minor](#) to [moderate](#) potential to cause impacts on community health and safety.

Hazardous Materials Management: The borrower should be required develop a hazardous materials management plan; details of grievances and any independent health and safety audits undertaken during the year should also be provided. Compliance with the plan should be monitored and reported. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement etc). Consider requirements for independent audits if there are concerns about commitment of borrower or potential outstanding community concerns.

Disaster Risk Summary

Disaster Risk Level

High

Disaster / Recommendations



Safeguard Screening Form

The reports of the Safeguard Screening Form (i.e. of the Safeguards Policy and the Safeguard Classification Filters) constitute the Disaster Risk Profile to be summarized in and annexed to the Environmental and Social Strategy (ESS). The Project Team must send the PP (or equivalent) containing the ESS to the ESR.

The Borrower should consider including disaster risk expertise in the organization of project oversight, e.g. in the project's panel of experts. For the Bank's requirements, the Borrower addresses the screened disaster risks in a Disaster Risk Management Summary reviewing disaster and climate change risks associated with the project on the basis of a Disaster Risk Assessment (DRA). Based on the specified hazards and the exposure of the project area, it demonstrates the potential impact of the rapid onset events and/or slow onset changes for the project and its area including exacerbated risks for people and environment, given local vulnerability levels and coping capacities. Furthermore the DRM Summary presents proposed measures to manage or mitigate these risks in a Disaster Risk Management Plan (DRMP). The DRA /DRMP to which the DRM Summary refers may be a stand-alone DRA document (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704) or included in other project documents, such as feasibility studies, engineering studies, environmental impact assessments, or specific natural disaster and climate change risk assessments, prepared for the project. These documents should be accessible for the Project Team.

The Project Team examines and adopts the DRM summary. The team remits the project risk reduction proposals from the DRMP to the engineering review by the sector expert or the independent engineer during project analysis or due diligence, and the financial protection proposals to the insurance review (if this is performed). The potential exacerbation of risks for the environment and population and the proposed risk preparedness or mitigation measures are included in the Environmental and Social Management Report (ESMR), and are reviewed by the ESG expert or environmental consultant. The results of these analyses are reflected in the general risk analysis for the project. Regarding the project implementation, monitoring and evaluation phases, the project team identifies and supervises the DRM approaches being applied by the project executing agency.

Climate change adaptation specialists in INE/CCS may be consulted for information regarding the influence of climate change on existing and new natural hazard risks. If the project requires modification or adjustments to increase its resilience to climate change, consider (i) the possibility of classification as an adaptation project and (ii) additional financing options for climate change, and consult the INE/CCS adaptation group for guidance.

Disaster Summary

Details

The project has been classified initially as high disaster risk because the likely severity of impacts from at least one of the natural hazards is significant or extreme. During the disaster risk assessment the project may be reclassified. Please contact ESG or a Disaster Risk Management Specialist for guidance.

Actions



Safeguard Screening Form

Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s).
Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and
Safeguard Screening Form to ESR.



Safeguard Policy Filter Report

Operation Information

Operation		
DR-L1141 Rehabilitation and Expansion of Puerto Manzanillo		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
A		
Country	Executing Agency	
DOMINICAN REPUBLIC	DR-MOPC - Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	PORT INFRASTRUCTURE	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
MAURO ALEM	JOSE LUIS DE LA BASTIDA	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$100,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
13 Dec 2019	josedb ESG Primary Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	5 Dec 2019	
QRR (Estimated)		
Board Approval (Estimated)		
Safeguard Performance Rating		
Rationale		

Potential Safeguard Policy Items

[No potential issues identified]

Safeguard Policy Items Identified

[B.1 Bank Policies \(Access to Information Policy– OP-102\)](#)



Safeguard Policy Filter Report

The Bank will make the relevant project documents available to the public.

B.1 Bank Policies (Disaster Risk Management Policy– OP-704)

The operation is in a geographical area exposed to [natural hazards \(Type 1 Disaster Risk Scenario\)](#). Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.

B.1 Bank Policies (Disaster Risk Management Policy– OP-704)

The sector of the operation is vulnerable to natural hazards. Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.

B.1 Bank Policies (Gender Equality Policy– OP-761)

The operation will offer opportunities to promote [gender equality](#) or [women's empowerment](#).

B.1 Bank Policies (Resettlement Policy– OP-710)

The operation has the potential to cause physical displacement of people living in the project area of influence (see also Resettlement Policy)

B.2 Country Laws and Regulations

The operation is expected to be in compliance with laws and regulations of the country regarding specific women's rights, the environment, gender and indigenous peoples (including national obligations established under ratified multilateral environmental agreements).

B.3 Screening and Classification

The operation (including [associated facilities](#)) is screened and classified according to its potential environmental impacts.

B.4 Other Risk Factors

There are [associated facilities](#) (see policy definition) related to the operation.

B.4 Other Risk Factors

The borrower/executing agency exhibits weak institutional capacity for managing environmental and social issues.

B.5 Environmental Assessment Requirements

An environmental assessment is required.

B.6 Consultations

Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation by women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.

B.7 Supervision and Compliance

The Bank is expected to monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.



Safeguard Policy Filter Report

B.8 Transboundary Impacts

The natural resources of a country(s) not involved in the operation will be affected (including waterways, coastal marine resources, protected areas, regional air shed and/or aquifers).

B.9 Natural Habitats and Cultural Sites

The operation will result in the degradation or conversion of Natural Habitat or Critical Natural Habitat in the project area of influence.

B.10. Hazardous Materials

The operation has the potential to impact the environment and occupational health and safety due to the production, procurement, use, and/or disposal of hazardous material, including organic and inorganic toxic substances, pesticides and persistent organic pollutants (POPs).

B.11. Pollution Prevention and Abatement

The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases).

B.17. Procurement

Suitable safeguard provisions for the procurement of goods and services in Bank financed operations may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.

Recommended Actions

Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s).
Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.

Additional Comments

[No additional comments]

Estrategia Ambiental y Social (EAS)	
Nombre de la Operación	Rehabilitación y Ampliación del Puerto de Manzanillo
Número de la Operación	DR-L1141
Preparado por	José Luis de la Bastida – VPS/ESG
Detalles de la Operación	
Sector del BID	INE/TSP
Tipo de Operación	Obras Específicas
Clasificación Ambiental y Social	Categoría A
Indicador de Riesgo de Desastres¹	Alto
Prestatario	República Dominicana
Agencia Ejecutora	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)
Préstamo BID US\$ (y costo total del proyecto)	<div>BID (CO): US\$100.000.000</div> <div>Local: US\$0.00</div> <div>Total: US\$100.000.000</div>
Políticas/Directrices Asociadas	OP-102, OP-703 (B.1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.8, B.9, B.10, B.11, B.17), OP-704, OP-710, OP-761
Descripción de la Operación	
<p>El objetivo del programa es contribuir a mejorar la productividad 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 los costos y tiempos de transporte de la carga con origen/destino el norte del país; y (ii) incremento en el movimiento total de carga (toneladas) y de contenedores (TEUs) por Manzanillo.</p> <p>Este es un programa de obras específicas en la zona portuaria, logística y en vías que conectan el puerto con principales centros de producción. Dentro de este programa los Componentes I. Inversiones portuarias y en área logística (US\$62 millones), y II. Inversiones de conectividad a la red de transporte terrestre de carga (US\$32 millones) financiarán las obras de infraestructura.</p> <p>Obras de Infraestructura. Las obras del programa son:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Rehabilitación y ampliación en primera fase del muelle (para operar carga contenerizada) y del área portuaria y logística, incluyendo obras de regeneración y cuidado de zonas protegidas, reconfiguración de vialidades e infraestructura básica (recuperación del predio y naves existentes, planta de saneamiento, entre otras). Figura 1 y 2 del Apéndice 1. (ii) Rehabilitación de infraestructura básica de área logística, incluyendo planta de saneamiento, y otros servicios básicos; y mejoramiento del tramo de carretera Copey-Guayubín. (iii) Regeneración y amparo de áreas protegidas. <p>Considerando información general, el sistema de información geográfica (o GIS por su sigla en inglés), y luego de la visita de campo, se ha constatado que el área portuaria colinda, y posiblemente se superpone, con las siguientes áreas protegidas: Parque Nacional Manglares de Estero Balsa (Categoría IUCN II); Refugio de Vida Silvestre Laguna Saladilla (Categoría IUCN IV); y el Área de Biodiversidad Clave (KBA por sus siglas en inglés) marina Lagons du Nord-Est en territorio de Haití. Dentro de estas áreas de conservación se encuentran especies (flora y fauna) consideradas <i>critically</i></p>	

¹ La Clasificación de Riesgo de Desastres se aplica al Escenario de Riesgo Tipo 1 (cuando es probable que el proyecto esté expuesto a riesgos naturales debido a su ubicación geográfica).

endangered y endangered species (IUCN). Por otro lado, en la zona del puerto se desarrollan actividades de pesca artesanal como medio de subsistencia. Durante la preparación del Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) se confirmarán si las obras del programa incluirán la construcción de facilidades asociadas y/o apoyo.

Riesgos e Impactos ESHS Potenciales Clave

Los potenciales riesgos e impactos ambientales, sociales y de seguridad y salud ocupacional (ESHS) que podrían resultar de la implementación de las obras del programa están relacionados a: (i) pérdida de hábitat natural crítico por construcción de obras, principalmente en la zona portuaria; deforestación -inducida indirectamente- de áreas de conservación consideradas frágiles y sensibles en las márgenes del puerto y vías de acceso hacia el puerto; incluyendo impactos sobre especies (flora y fauna) que están dentro de la lista IUCN -*critically endangered and endangered species*- , incluyendo áreas de manglares; (ii) impactos sobre áreas claves para la biodiversidad (KBA por sus siglas en inglés) marinas nacionales e internacionales; (iii) actividades de dragado de suelo marino contaminado y no contaminado impactando negativamente áreas marinas y su hábitat; (iv) impacto sobre suelo y cuerpos de agua superficiales y subterráneo por movimiento de volúmenes grandes de suelo, principalmente por la construcción de las obras de modernización del puerto y sus facilidades asociadas y de apoyo; (v) potencial generación de pasivos ambientales y sociales debido a inadecuado desmantelamiento y rehabilitación de la infraestructura existente del puerto, y rehabilitación de vías; (vi) incremento de flujo de buques con riesgos de derrames de combustibles, contaminación sonora, emisiones de gases efecto invernadero, y vibraciones; (vii) accidentes por falta de programas de seguridad y salud ocupacional durante las actividades de construcción y rehabilitación del puerto, y rehabilitación de vías; y (viii) otros impactos relacionados a operación de puertos y rehabilitación de vías, incluyendo impactos transfronterizos.

También, impactos socioambientales, principalmente en los núcleos poblados, relacionados a: (i) generación temporal de polvo, ruido y vibraciones; (ii) derrames de materiales peligrosos; (iii) impactos sobre la comunidad directamente impactada por las obras; (iv) suspensión temporal de servicios básicos; y (v) exposición de la comunidad a riesgos de accidentes y fatalidades por flujo temporal de camiones pesados. Además, podrían existir impactos indirectos y acumulativos, que aún no han sido identificados, que podrían causar degradación ambiental.

Impactos sociales. Durante la construcción y operación los potenciales impactos son: (i) impactos económicos temporales y/o permanentes sobre recursos naturales de población de pescadores artesanales en el área del puerto por incremento de flujo de buques y operaciones de dragado, y/o impactos en población vulnerable en las áreas de influencia directa e indirecta del proyecto; (ii) incremento de flujo migratorio de población vulnerable desde Haití durante la etapa de construcción y operación; y (iii) requerimiento de adquisición de tierras, lo cual será confirmado durante la preparación de los estudios, y potenciales impactos en medios de vida. Por lo tanto, el análisis definirá los requerimientos en cuanto a preparación de instrumentos ambientales y sociales para la mitigación y/o compensación de impactos.

Riesgos de desastres. Basado en las informaciones existentes, las obras del programa podrían estar expuestas a riesgos altos de desastres en lo relacionado a inundaciones, incremento del nivel del mar, huracanes y lluvias torrenciales. Así, la clasificación Tipo 1 para riesgos de desastres es alta. Por otro lado, basado en la información entregada por el ejecutor, no se han identificado riesgos de desastres de Tipo 2 que puedan convertir las obras del programa en una amenaza para el medio ambiente o para la comunidad; sin embargo, esto se evaluará durante el proceso de preparación del programa.

Vacíos de Información y Estrategia de Análisis

Hasta el momento, el ejecutor no ha presentado documentos ambientales y sociales que estén relacionados con las obras del programa. A continuación, un detalle de los instrumentos que deben ser elaborados para que el programa cumpla con las salvaguardas ambientales y sociales del Banco:

Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) del programa. Este estudio deberá evaluar los riesgos e impactos ambientales y sociales que serán generados durante la etapa de construcción y operación de todas las obras del programa. Este EIAS deberá incluir un análisis de alternativas que proponga la alternativa más adecuada de rehabilitación y expansión del puerto y recuperación del área de facilidades asociadas. Adicionalmente, la EIAS deberá incluir una evaluación socioambiental de impactos transfronterizos con Haití para determinar las medidas de mitigación y acciones correspondientes.

Evaluación de Impactos Indirectos y Acumulativos. El área del puerto existente se encuentra rodeado de áreas protegidas terrestres y cerca de áreas protegidas marítimas. Considerando la ubicación de la infraestructura a ser rehabilitada y construida existe la necesidad de evaluar impactos indirectos y acumulativos debido por ejemplo a la expansión del puerto, y el aumento del tráfico de buques; además, la expansión y servicios del puerto aumentará el flujo de tráfico en las vías de acceso al puerto. En este sentido, el aumento de tráfico terrestre sobre vías ya existentes puede tener un impacto sobre uso de suelo y presión de expansión de la frontera agrícola creando amenazas sobre la preservación de áreas protegidas, así como impactos sobre áreas marinas debido al aumento de tráfico de barcos. Esta evaluación será parte del EIAS.

Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) del programa. El EIAS deberá contar con un PGAS para todas las obras del programa (construcción y operación) con medidas de control y mitigación que sigan buenas prácticas y estándares internacionales, y además cuente con un presupuesto para cada una de las medidas y responsables para su ejecución. Incluyendo planes de biodiversidad y protección de áreas protegidas.

Análisis de riesgos de desastres Tipo 1. El ejecutor deberá realizar un análisis de los potenciales riesgos de desastres a los que las obras del proyecto podrían estar expuestas, principalmente a riesgos de inundaciones por incremento del nivel del mar, lluvias torrenciales y huracanes. Mas específicamente se preparará una evaluación de riesgo de desastres con su plan de gestión de riesgos de desastres.

Plan de Socialización y Consultas. El ejecutor desarrollará un Plan de Consultas Públicas y realizará dos procesos de consulta pública del EIAS y PGAS; establecerá un mecanismo por la Atención a Quejas y Reclamos. Si la línea de base social y la debida diligencia lo confirmaran, se podrían requerir consultas específicas adicionales relacionadas a reasentamiento involuntario y restitución de medios de vida. El proceso de consulta pública incluirá audiencias específicas con población vulnerable y especial a los grupos de pescadores artesanales.

Plan de Restauración de Medios de Vida (PRMV) y Plan de Reasentamiento Involuntario, de ser necesario. Las afectaciones a los medios de subsistencia de grupos vulnerables tales como la comunidad de pescadores artesanales serán mitigados y o compensados a través del PRMV. De igual forma, las acciones para mitigación y compensación de los impactos de reasentamiento involuntario harán parte de los planes de reasentamiento involuntario.

Análisis Socioeconómico pescadores artesanales. Levantamiento de la línea de base de la comunidad de pescadores que será impactada por la implementación de las obras del programa, incluyendo análisis socioeconómico de vulnerabilidad. Este análisis incluirá un programa de mitigación de impactos y estará alineado con el PRMV. Este análisis será parte del EIAS.

Publicación de la documentación. Las versiones aptas para publicación conforman el EIAS y PGAS de todas las obras del programa, incluyendo evaluaciones complementarias requeridos por el Banco tales como la evaluación de impactos indirectos y acumulativos, plan de socialización y consulta, plan de restauración de medios de vida, evaluación de riesgos de desastres Tipo 1; y el Análisis Sociocultural para los pescadores artesanales. Estos documentos estarán disponibles previo a la misión de análisis, y serán divulgadas al público en las páginas del BID y del ejecutor siguiendo lo establecido en la política de acceso a información (OP-102). Las versiones finales de estos documentos deberán ser publicados, a más tardar, dos semanas antes de OPC.

Evaluaciones ESHS – Cronograma y recursos tentativos

Documentos ESHS	Etapas actual de desarrollo – Brechas a cubrir	Estimación de los recursos necesarios para finalizar	Cronograma estimado para finalizar y consultar (según corresponda)
Evaluación de Impacto Ambiental y Social (EIAS)	Elaboración de términos de referencia y selección de firma consultora.	Ninguno – Elaborar por la agencia ejecutora.	Ejecución: 7 meses Inicio previsto: Finales de noviembre 2019. Consulta: Finales de junio 2020.
Plan de Gestión Ambiental y Social	Elaboración de términos de referencia y selección de firma consultora.	Ninguno – Elaborar por la agencia ejecutora.	Ejecución: 7 meses Inicio previsto: Finales de noviembre 2019. Consulta: Finales de junio 2020.
Evaluación de Impactos Indirectos y Acumulativos.	Elaboración de términos de referencia y selección de firma consultora.	Ninguno – Elaborar por la agencia ejecutora.	Ejecución: 7 meses Inicio previsto: Finales de noviembre 2019. Consulta: Finales de junio 2020.
Evaluación de riesgo de desastres con su plan de gestión de riesgos de desastres.	No se tiene estudios de riesgos de desastres para las obras del programa.	Ninguno – Elaborar por la agencia ejecutora.	Ejecución: 7 meses Inicio previsto: Finales de noviembre 2019. Consulta: Finales de junio 2020.
Plan de Socialización y Consultas	No se tiene este plan y será parte del PGAS.	Ninguno – Elaborar por la agencia ejecutora.	Ejecución: 7 meses Inicio previsto: Finales de noviembre 2019. Consulta: Finales de junio 2020.
Análisis socioeconómico para pescadores artesanales.	Este análisis debe ser parte del EIAS.	Ninguno – Elaborar por la agencia ejecutora.	Ejecución: 7 meses Inicio previsto: Finales de noviembre 2019. Consulta: Finales de junio 2020.

Plan de Restauración de Medios de Vida (PRMV) y, de ser necesario, Plan de Reasentamiento Involuntario	PRMV será parte del EIAS. Durante la preparación del EIAS se confirmará si existen situaciones de reasentamiento involuntario y se procederá con la elaboración del documento.	PRMV Ninguno – A elaborar por la agencia ejecutora. PRI será elaborado por la agencia ejecutora.	Ejecución: 7 meses Inicio previsto: Finales de noviembre 2019. Consulta: Finales de junio 2020.
Oportunidades para adicionalidad del BID (si las hubiera)			
La operación podría representar una oportunidad para generar impactos positivos en áreas de conservación terrestres a través de la implementación de un plan de protección y recuperación de áreas de amortiguamiento y fortalecer los planes de manejo existentes.			
Cuadro Anexo: Operación bajo Cumplimiento de Políticas de Salvaguardias del BID			
Ver Tabla: Cumplimiento de la Operación con las Políticas de Salvaguardias del BID.			
Apéndices Adicionales (de existir)			
Ver Anexos en la sección correspondiente.			

Tabla: Cumplimiento de la Operación con las Políticas de Salvaguardias del BID

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Diretrizes Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias			
B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales	Si	La regulación local exige para los trabajos de construcción y readecuación de puertos la elaboración de estudios ambientales y sociales, incluyendo planes de gestión ambiental y social. Asimismo, las obras deberán tener las respectivas licencias ambientales de construcción y operación.	Presentar al Banco todos los estudios ambientales y sociales, planes de gestión ambiental y social, y cualquier instrumento requerido por la legislación local para cada uno de los proyectos del programa.
B.3 Preevaluación y Clasificación	Si	La operación es clasificada Categoría A. Las actividades del proyecto se encuentran en los límites de áreas de conservación protegidas terrestres y también representan un riesgo de impacto para áreas marítimas debido al incremento del tráfico de buques. Por otro lado, podrían existir impactos sobre comunidades de pescadores artesanales.	Verificar y analizar durante la preparación de la operación la existencia de otros impactos que estén alineados con la categorización actual de la operación.
B.4 Otros Factores de Riesgo	Si	Evaluar la capacidad institucional para la gestión ambiental y social. Facilidades asociadas/apoyo. El puerto depende de facilidades asociadas tales como áreas de almacenamiento de	Evaluar la capacidad institucional de ejecutor para la gestión ambiental y social. Implementar las medidas necesarias, incluyendo la elaboración de planes de acción correctivos, para la mitigación y

		<p>contenedores, tanques de combustibles, bodegas para productos, entre otras. También para la implementación de las obras del programa se podrá necesitar la construcción de facilidades asociadas tales como escombreras, áreas de préstamos, y canteras.</p> <p>Existe la posibilidad de encontrar pasivos ambientales y sociales que deberán ser remediados durante la ejecución de las obras.</p>	<p>control de pasivos ambientales y sociales.</p> <p>Identificar cuáles serán las facilidades asociadas para ejecutar las obras del programa. Dentro de estas obras están áreas de préstamo, escombreras, y canteras.</p>
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales	Si	El ejecutor deberá someter el EIAS a revisión del Banco. Las evaluaciones ambientales y sociales del programa deberán cumplir con los requerimientos de las políticas de salvaguardas ambientales y sociales.	Todas las obras se deberán evaluar a través de un Estudio de Impacto Ambiental y Social, incluyendo el Plan de Gestión Ambiental y Social.
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Sociales (incluyendo un Plan de Restauración de Medios de Vida ²)	Si	<p>Análisis para identificar riesgos e impactos específicos sociales. Control y mitigación de impactos sobre afectación de recursos y o ingresos. Identificación de situaciones de reasentamiento involuntario y expropiaciones. Identificación de grupos vulnerables tales como pescadores artesanales.</p>	<p>Se deberá realizar una línea de base socioeconómica y un Plan de Restauración de Medios Vida. Los resultados de la línea de base socioeconómica determinarán la necesidad de preparar un Plan de Reasentamiento Involuntario, plan de restitución de medios de vida. Elaboración de un análisis socioeconómico para los pescadores artesanales.</p>

² OP-703 se aplica cuando los impactos en los medios de vida no son significativos y no conducen al desplazamiento físico (ver *Orientación transitoria en los instrumentos para Desplazamiento, Desplazamiento Económico y Pérdidas Económicas bajo OP-710 y OP-703* (TG-005) para más información).

B.6 Consultas	Si	Las operaciones de Categoría A deberán ser consultadas por lo menos dos veces durante la preparación del proyecto, durante la fase de delimitación de los procesos de evaluación o revisión ambiental, y durante la revisión de los informes de evaluación.	Realizar dos procesos de consulta pública con las partes afectadas para todas las obras del programa.
B.7 Supervisión y Cumplimiento	Si	El Banco supervisará el acatamiento de todos los requisitos de salvaguardia ambientales y sociales estipulados en los planes de gestión ambiental y social, en el acuerdo de préstamo y en reglamento operativo del proyecto por parte del organismo ejecutor.	Los planes de gestión ambiental y social deberán incluir un plan de supervisión y monitoreo que permitan al Banco verificar el cumplimiento de las salvaguardas ambientales y sociales durante la ejecución de la operación.
B.8 Impactos Transfronterizos	Si	El puerto está localizado en la frontera con Haití. Verificar que el proyecto cumpla con los acuerdos ambientales multilaterales (AAM) que sean aplicables, en cuanto a aspectos transfronterizos, y ratificados por el país prestatario.	El Estudio de Impacto Ambiental y Social deberá incluir una evaluación de impactos transfronterizos e identificar las medidas de mitigación y control de riesgos e impactos ambientales y sociales.
B.9 Hábitats Naturales	Si	El área portuaria donde se realizarán las obras de expansión y rehabilitación colinda, y posiblemente se superpone, con las siguientes áreas protegidas: Parque Nacional Manglares de Estero Balsa (Categoría IUCN II);	Todos los estudios ambientales deberán incluir una evaluación detallada y clara sobre la presencia de áreas protegidas en el área donde se construirán las obras, así como de los lugares donde se encuentran las obras que serán rehabilitadas. Además, todos los

		Refugio de Vida Silvestre Laguna Saladilla (Categoría IUCN IV); y el Área de Biodiversidad Clave (KBA por sus siglas en inglés) marina Lagon du Nord-Est en territorio de Haití. Dentro de estas áreas de conservación se encuentran especies (flora y fauna) consideradas IUCN - <i>critically endangered y endangered species</i> .	planes de gestión ambiental y social deberán incluir las medidas específicas para evitar, mitigación y controlar potenciales riesgos e impactos negativos. El PGAS deberá incluir planes específicos de biodiversidad enfocados a mitigar impactos indirectos y acumulativos sobre áreas de conservación, así como planes de conservación de especies nativas y reposición de estas.
B.9 Especies Invasoras	No	El proyecto no tiene actividades que estén enfocadas en la introducción de especies invasoras.	Los planes de gestión ambiental y social incluirán medidas para evitar la introducción de especies invasoras durante las actividades de recuperación de posibles impactos temporales en áreas de conservación. De la misma manera, existirán programas, como parte de los planes de gestión, para reponer las especies nativas afectadas durante las obras de construcción y rehabilitación de los trechos.
B.9 Sitios Culturales	No	Basado en las informaciones existentes, no se han identificado impactos sobre sitios culturales y arqueológicos. Se deberá tener extremo cuidado durante la ejecución de obras en áreas de territorios indígenas.	Los planes de gestión ambiental y social deberán incluir protocolos de hallazgos arqueológicos fortuitos, y planes para evitar impactos sobre sitios culturales en caso de que estos sean identificados durante la ejecución de la operación.
B.10 Materiales Peligrosos	Si	Evitar los impactos adversos al medio ambiente, a la salud y a la seguridad humana derivados de la producción, adquisición, uso y disposición final de materiales peligrosos, entre ellos sustancias	Se analizará que los planes de gestión ambiental y social existentes incluyan planes específicos para la gestión adecuada de materiales peligrosos – separación, manipulación, y disposición final. En caso de existir

		tóxicas orgánicas e inorgánicas, plaguicidas y contaminantes orgánicos persistentes.	actividades de dragado se deberá tener los planes adecuados para evitar impactos por materiales peligrosos.
B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación	Si	La operación incluirá, según corresponda, medidas destinadas a prevenir, disminuir o eliminar la contaminación resultante de sus actividades.	El programa deberá tener un plan de gestión ambiental y social que incluirán los planes para evitar, mitigar y controlar los impactos y riesgos que pueden ser causados al medio ambiente.
B.12 Proyectos en Construcción	No	N/A	N/A
B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo	No	N/A	N/A
B.14 Préstamos Multifase o Repetidos	No	N/A	N/A
B.15 Operaciones de Cofinanciamiento	No	N/A	N/A
B.16 Sistemas Nacionales	No	N/A	N/A
B.17 Adquisiciones	Si	Los procesos de adquisiciones deben ser ambiental y socialmente responsables.	Los pliegos de licitaciones para la contratación de empresas contratistas y subcontratistas deberán incluir requerimientos ambientales y sociales a través de los cuales se pueda asegurar el cumplimiento de las salvaguardas ambientales y sociales en los servicios prestados.
OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales			
A.2 Análisis y gestión de escenario de riesgos tipo 2.	A ser determinado	Hasta el momento no se ha identificado situaciones a través de las cuales las obras del programa tengan el potencial de exacerbar el riesgo de riesgo para la vida humana, la	Verificar a través de información de diseños si las obras del programa podrían exacerbar riesgos de desastres.

		propiedad, el medio ambiente y el propio proyecto.	
A.2 Gestión de contingencia (Plan de respuesta a emergencias, plan de seguridad y salud de la comunidad, plan de higiene y seguridad ocupacional).	Si	El área del proyecto, principalmente el área del puerto presenta riesgos de inundación por aumento del nivel del mar y lluvias torrenciales, huracanes, terremotos, olas de calor y tsunamis.	Se verificará que el EIAS y PGAS incluyan el análisis de riesgos de desastres y elementos para la gestión de contingencias durante la construcción y operación, y otras medidas que resulten de este análisis.
OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario			
Minimización del Reasentamiento	A ser determinado	De acuerdo, a las informaciones provistas por el ejecutor, no se evidencia situaciones de reasentamiento involuntario. Esto será confirmado mediante la debida diligencia de los especialistas de ESG, así como por los resultados el estudio de impacto ambiental y social, y la línea de base detallada.	Durante el análisis, evaluación de documentación existente, y la complementación de las informaciones relacionadas a la línea de base socioeconómica, y expropiaciones se confirmará la existencia o no de cualquier situación de reasentamiento físico o económico.
Consultas del Plan de Reasentamiento	A ser determinado	N/A	N/A
Análisis del Riesgo de Empobrecimiento	A ser determinado	N/A	N/A
Requerimiento para el Plan de Reasentamiento y/o Marco de Reasentamiento	A ser determinado	N/A	N/A
Requerimiento de Programa de Restauración del Modo de Vida ³	A ser determinado	N/A	N/A

³ OP-703 se aplica cuando los impactos en los medios de vida no son significativos y no conducen al desplazamiento físico (ver *Orientación transitoria en los instrumentos para Desplazamiento, Desplazamiento Económico y Pérdidas Económicas bajo OP-710 y OP-703* (TG-005) para más información).

Consentimiento (Pueblos Indígenas y otras Minorías Étnicas Rurales)	No	N/A	N/A
OP-765 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas			
Requerimiento de Análisis Sociocultural	N/A	N/A	N/A
Negociaciones de Buena Fe y documentación adecuada	N/A	N/A	N/A
Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados	N/A	N/A	N/A
Requerimiento de Plan o Marco de Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas	N/A	N/A	N/A
Cuestiones Discriminatorias	N/A	N/A	N/A
Impactos Transfronterizos	N/A	N/A	N/A
Impactos sobre Pueblos Indígenas Aislados	N/A	N/A	N/A
OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo			
Consulta y participación efectiva de mujeres y hombres	Si	Activa participación de mujeres y hombres en los diferentes procesos de consultas y actividades de participación a realizar para el proyecto, tanto durante la construcción como operación. Activa participación de grupos vulnerables como pescadores artesanales.	Consulte la sección sobre los vacíos de información y la estrategia de análisis para obtener más detalles sobre el calendario de las diferentes evaluaciones de ESHS.
Aplicación del análisis de riesgo ⁴ y salvaguardias.	Si	La línea de base social y el análisis sociocultural deberían	Verificar que los instrumentos ambientales y sociales hayan

⁴ Los riesgos pueden incluir: (i) acceso desigual a los beneficios del proyecto / medidas de compensación; (ii) hombres o mujeres afectados de manera desproporcionada por factores de género; (iii) incumplimiento de la legislación aplicable en materia de igualdad entre hombres y mujeres; (iv) el riesgo de violencia de género, incluyendo la explotación sexual, la trata de seres humanos y las enfermedades de transmisión sexual; y (v) el desconocimiento de los derechos de propiedad de las mujeres.

		ser desagregadas por género y deben determinar la posibilidad de haber impactos que afecten de manera desproporcionada a mujeres y niñas, incluyendo impactos relacionados a violencia basada en género y explotación sexual. El PGAS deberán incluir acciones de mitigación orientada a dichos impactos desproporcionados.	identificados los impactos y riesgos para el tema de género y se hayan incorporado las medidas de mitigación y control adecuadas.
OP-102 Política de Acceso a la Información			
Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales Previo a la Misión de Análisis, QRR, OPC y envió de los documentos al Directorio	Si	El paquete del EIAS debe estar publicado antes de la misión de análisis a través de la página web del BID y ejecutor. El BID publicará las versiones finales de los documentos dos semanas antes de OPC.	Consulte la sección sobre los vacíos de información y la estrategia de análisis para obtener más detalles sobre el calendario de las diferentes evaluaciones de ESHS.
Disposiciones para la Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del Proyecto	Si	Los documentos ambientales y sociales de las obras del programa serán publicadas en la web del BID y ejecutor.	Verificar estas publicaciones durante la etapa de ejecución del programa.

Apéndice 1: Mapas

Figura 1. *Expansión y Rehabilitación del Puerto de Manzanillo. Áreas Protegidas.*

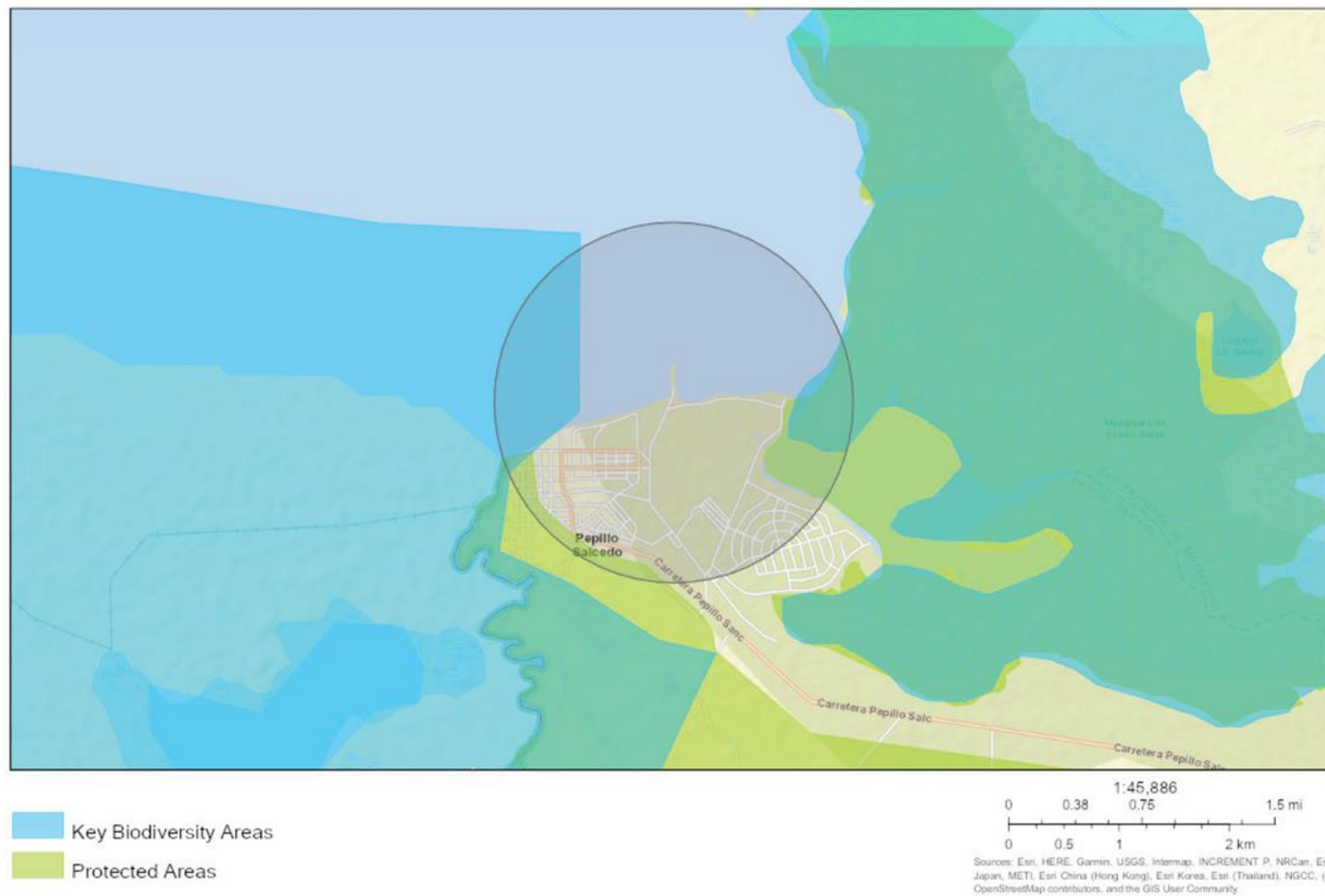


Figura 2. *Vista general del Puerto de Manzanillo.*



ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y enlaces a archivos técnicos
Plan Nacional de Logística y Transporte de Carga, BID	Documento técnico de transporte cargas y logística	Concluido, 2015	Enlace al documento
<i>Domestic and External Trade in the Dominican Republic: Diagnosis challenges and opportunities</i> , BID	Documento técnico sectorial de los desafíos de integración económica	Concluido, 2018	Enlace al documento
Transporte marítimo y puertos: Desafíos y oportunidades, CEPAL	Documento técnico sectorial de transporte marítimo de carga	Concluido, 2015	Enlace al documento
Diagnóstico sobre el desempeño de puertos y estudio de conectividad portuaria en Belice, Centroamérica y República Dominicana, BID	Documento técnico sectorial diagnóstico del transporte de carga y logística	Concluido, 2013	Enlace al documento

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a "Información Deliberativa" contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la "Política de Acceso al Información" del Banco (Documento GN-1831-28).