

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**REPÚBLICA DOMINICANA**

**PROGRAMA INTEGRAL DE DESARROLLO TURÍSTICO Y URBANO DE LA  
CIUDAD COLONIAL DE SANTO DOMINGO**

**(DR-G0004)**

**PERFIL DE PROYECTO**

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Luis Schloeter (CSD/HUD), Jefe de Equipo; Manuel Rodríguez Porcel (TSP/CDR); Jefe de Equipo Alterno; Alejandro López-Lamia (CSD/HUD), Ophelie Chevalier, Jessica Guzmán, María Alejandra Villota (CSD/HUD); Manuel Héctor Baldivieso (ENE/CDR); Benoit Lefevre (CSD/CCS); Ana María Cuesta (SPD/SDV); Fredrik Lindblom (ESG/CPN); Leyson Valdivieso (ESG/CPN); Álvaro San Martín (SGO/LEG); Yonaida Encarnación (CDR/CID); Denise Ann Salabie (VPC/FMP); Romina Kirkagacli (VPC/FMP); y Kai Hertz (ORP/GCM)

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:** Programa Integral de Desarrollo Turístico y Urbano de la Ciudad Colonial de Santo Domingo

**Número de Proyecto:** DR-G0004

**Equipo de Proyecto:** Luis Schloeter (CSD/HUD), Jefe de Equipo; Manuel Rodríguez Porcel (TSP/CDR); Jefe de Equipo Alterno; Alejandro López-Lamia (CSD/HUD), Ophelie Chevalier, Jessica Guzmán, Maria Alejandra Villota (CSD/HUD); Manuel Héctor Baldivieso (ENE/CDR); Benoit Lefevre (CSD/CCS); Ana María Cuesta (SPD/SDV); Fredrik Lindblom (ESG/CPN); Leyson Valdivieso (ESG/CPN); Alvaro San Martín (SGO/LEG); Yonaida Encarnación (CDR/CID); Denise Ann Salabie (VPC/FMP); Romina Kirkagacli (VPC/FMP); y Kai Hertz (ORP/GCM)

**Donante:** Fondo para las Intervenciones en Favor de las Ciudades Sostenibles (Comisión Europea)

**Beneficiario:** República Dominicana

**Organismo Ejecutor:** Ministerio de Turismo

<b>Plan Financiero:</b>	<b>Fuente</b>	<b>Euros</b>	<b>USD<sup>1</sup></b>
	Comisión Europea	3.210.000,00	3.827.762,00
	BID ( <i>Lead Fee</i> ) <sup>2</sup>	(210.000,00)	(250.414,34)
	Total:	3.000.000,00	3.577.347,66

**Salvaguardias:** Políticas activadas: OP-710, OP-704, OP-102, OP-761, OP-703 (Directivas B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07, B.09, B.10, B.11, B.14, B.17)

Clasificación: B

**II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS**

- 2.1 **Antecedentes.** La República Dominicana es reconocida como uno de los principales destinos turísticos del Caribe Insular y Centro América. En 2019, el país recibió 6,4 millones de pasajeros no residentes, equivalente al 17% de todos los visitantes de dicha región. La industria turística se ha consolidado

<sup>1</sup> El cambio aplicado el 16 de marzo de 2021 fue de US\$1,19/€.

<sup>2</sup> Los recursos no reembolsables que la Comisión Europea otorgará al Gobierno de La República Dominicana con arreglo al Acuerdo Marco con la Comisión Europea (GN-2605-5) serán administrados por el Banco.

como uno de los principales sectores de la economía. Según el Banco Central, en 2019, los ingresos por turismo representaron un 36% de las exportaciones de bienes y servicios<sup>3</sup>. Así mismo, la actividad turística es un sector generador y multiplicador de empleos. En 2019, 7,4% de los empleos se concentraron en la actividad de hoteles, bares y restaurantes<sup>4</sup>.

- 2.2 Uno de los principales activos turísticos del país es la Ciudad Colonial de Santo Domingo (CCSD). La CCSD es el primer asentamiento europeo de las Américas declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO por sus siglas en inglés). Es un sitio estratégico para la industria turística por múltiples razones: (i) concentra importantes activos patrimoniales y culturales<sup>5</sup>; (ii) cuenta con el mayor número de museos en Santo Domingo; y (iii) es un clúster de la economía creativa, donde se destaca el arte, la música y la gastronomía local. Se estima que el 28% de sus negocios forman parte de las industrias creativas<sup>6</sup>.
- 2.3 Reconociendo la importancia de la CCSD para el sector turístico y la economía local, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ha apoyado su revitalización desde 2011 a través de dos programas de préstamos. El primero fue el Programa de Fomento al Turismo (DR-L1035; [2587/OC-DR](#)). Éste fue aprobado en el 2011 con un financiamiento de US\$30 millones. Su objetivo era incrementar el ingreso y el empleo generado por el turismo en la CCSD. Este programa concluyó en 2018.
- 2.4 El segundo, el Programa Integral de Desarrollo Turístico y Urbano de la Ciudad Colonial (DR-L1084; [3879/OC-DR](#)), fue aprobado en 2016 y cuenta con un financiamiento de US\$90 millones. Está actualmente en fase incipiente de implementación por el Ministerio de Turismo. Este programa alcanzó elegibilidad parcial para iniciar desembolsos en julio de 2020. Este programa tiene un objetivo más amplio y busca revitalizar la CCSD en sus aspectos urbanos, económicos y de turismo cultural a través de: (i) la recuperación de espacios públicos y monumentos históricos; (ii) el mejoramiento de condiciones de habitabilidad para los residentes; (iii) el desarrollo de las economías locales; y (iv) el fortalecimiento de la gestión de la CCSD.
- 2.5 Complementariamente, esta operación de inversión no reembolsable (IGR, por sus siglas en inglés) busca ampliar el alcance de ciertas actividades del DR-L1084; [3879/OC-DR](#) a saber: (i) a través de la implementación de un proyecto piloto de electro movilidad como parte del Plan de Movilidad Urbano Sostenible (PMUS); y (ii) aumentando el número de viviendas a mejorar en la CCSD. Estas actividades están contempladas en el Componente 1: Consolidación de la Oferta de Turismo Cultural; y Componente 2: Mejora de

---

<sup>3</sup> Banco Central de Republica Dominicana. (2021). [Importancia del Turismo en República Dominicana](#).

<sup>4</sup> Ibid.

<sup>5</sup> La Ciudad Colonial de Santo Domingo (CCSD) es el primer asentamiento europeo de América, declarada Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO en 1990. (DR-L1084; 3879/OC-DR).

<sup>6</sup> Ministerio de Turismo. (2017). Censo de Negocios.

las Condiciones de Habitabilidad de los Residentes de la CCSD, respectivamente.

- 2.6 **Descripción del problema.** La CCSD tiene el potencial de convertirse en un centro de atracción turística de reconocimiento mundial que apoyaría a la diversificación del turismo de la República Dominicana, contribuyendo al crecimiento económico y al bienestar social de los dominicanos. Para capitalizar el potencial de la CCSD, es necesario realizar inversiones en diferentes áreas que propicien una revitalización sostenible de forma integral, incluyendo transporte y movilidad; ordenamiento territorial y gestión del suelo; vivienda, y hábitat; seguridad; y capacidad fiscal e institucional.
- 2.7 El Grupo BID continúa financiando proyectos estratégicos en algunos de estos sectores desde 2011, incluyendo la rehabilitación de calles y espacios públicos; la instalación de un centro de monitoreo de seguridad y vigilancia; la restauración de bienes culturales y patrimoniales; la recuperación de mercados locales; la restauración de fachadas históricas; y el fortalecimiento de instituciones con competencias sobre el territorio de la Ciudad Colonial.
- 2.8 A pesar de las inversiones públicas y privadas realizadas durante la última década, la CCSD presenta retos que limitan su aprovechamiento como destino turístico. Esto se evidencia en el número de turistas que la visitan. Según el Banco Central, de cada 3 turistas internacionales que arribaron a Santo Domingo en 2019, sólo 2 visitaron la CCSD. Además, el mal estado de las edificaciones, la infraestructura y los servicios afecta la calidad de vida de sus habitantes. Esto se refleja en el éxodo de la población local que se ha trasladado hacia otras partes de la ciudad desde hace décadas. Entre 1981 y 2015, la población de la CCSD disminuyó en un 53%, totalizando 7.750 habitantes<sup>7</sup>. En adición, el Covid-19 ha provocado un desplome del sector turístico. La llegada de turistas en 2020 disminuyó un 68% con respecto al 2019, impactando negativamente en su actividad económica<sup>8</sup>.
- 2.9 Entre los principales desafíos que persisten en la CCSD se evidencian los de movilidad urbana y de acceso a vivienda, en particular los relacionados a: (i) las deficiencias en el sistema de transporte público urbano; y (ii) las condiciones desfavorables de habitabilidad, particularmente para las familias de bajos ingresos.
- 2.10 **Transporte y movilidad.** La CCSD presenta retos importantes en materia de transporte y movilidad urbana. De acuerdo con el más reciente estudio de movilidad, en la CCSD se realizan alrededor de 3 millones de viajes al día, de los cuales un 40% son en transporte privado, otro 20% a pie y el restante 40% en transporte público<sup>9</sup>. El sistema de transporte público presenta retos importantes para lograr la provisión de un servicio eficiente, ya que no cumple

---

<sup>7</sup> Banco Interamericano de Desarrollo. (2016). Programa Integral de Desarrollo Turístico y Urbano de la Ciudad Colonial de Santo Domingo.

<sup>8</sup> Ministerio de Turismo. (2021). Indicadores del Programa DR-L1084; [3879/OC-DR](#).

<sup>9</sup> Banco Interamericano de Desarrollo. (2021). Programa de apoyo a la movilidad, transporte terrestre y seguridad vial en la República Dominicana.

con los estándares de seguridad vial y, en su conjunto, es perjudicial para el entorno urbano, el cambio climático y el medioambiente<sup>10</sup>.

- 2.11 Por un lado, la red de transporte público es principalmente informal: (i) no tiene paradas fijas, lo que conlleva a la recogida y descenso de pasajeros en cualquier punto, afectando la velocidad comercial del servicio, aumentando la congestión vehicular y reduciendo la seguridad vial<sup>11</sup>; y (ii) tiene importantes implicaciones cuantificables, por ejemplo, se estima que el costo de la congestión en Santo Domingo representa el 0,7% del PIB<sup>12</sup>.
- 2.12 Por otro lado, la flota vehicular de transporte público está compuesta mayormente por buses (conocidos localmente como *guaguas*), conchos<sup>13</sup>, taxis y motoconchos, con una edad media de 23 años<sup>14</sup>. Los vehículos tienen escaso mantenimiento y los estándares de seguridad para el usuario son prácticamente nulos. En Santo Domingo, se reportan más de 2.000 siniestros por año producto de la baja calidad del servicio y las condiciones de los vehículos.
- 2.13 Se estima que el número de vehículos obsoletos que pasan por la periferia o atraviesan el centro histórico ha aumentado, superando las 4.300 unidades por día<sup>15</sup>. Esto ha resultado en un aumento en las emisiones de gases contaminantes, Gases de Efecto Invernadero (GEI) y la generación de ruido. Aunque la República Dominicana emite menos del 0,1% de las emisiones globales de GEI, el sector transporte genera la mayor cantidad de emisiones<sup>16</sup>. Estimaciones disponibles indican que el sector transporte concentra el 46% de las emisiones de GEI del país, en gran medida por la circulación de vehículos en estado de obsolescencia. La CCSD supera en 150% los límites máximos de material particulado establecidos por la Organización Mundial de la Salud, que es indicativo de la magnitud del problema<sup>17</sup>.
- 2.14 **Vivienda y hábitat:** En cuanto a las condiciones de habitabilidad en la CCSD, existen tres retos principales: (i) las viviendas presentan déficits en los materiales de construcción y en el acceso a servicios básicos; (ii) las viviendas son vulnerables a los impactos de cambio climático; y (iii) existe una escasa titularidad de las propiedades.
- 2.15 El Censo de Población y Vivienda de la CCSD (2015) identificó déficits en la calidad de los materiales de construcción de las viviendas, así como un bajo

---

<sup>10</sup> INTRANT. (2019). Plan de Movilidad Urbano Sostenible del Gran Santo Domingo.

<sup>11</sup> INTRANT. (2019). Plan de Movilidad Urbano Sostenible del Gran Santo Domingo y Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Ciudad Colonial de Santo Domingo.

<sup>12</sup> Banco Interamericano de Desarrollo. (2021). Congestión urbana en América Latina y el Caribe: características, costos y mitigación.

<sup>13</sup> El "concho", o carro público, es el transporte urbano más típico de República Dominicana. Estos son taxis colectivos que ofrecen sus servicios por las principales ciudades del país.

<sup>14</sup> Ministerio de la Presidencia. (2017). Plan Estratégico de Movilidad Urbana Sostenible 2017 - 2022.

<sup>15</sup> Ministerio de Turismo. (2017). Implementación Plan de Movilidad Urbana Sostenible Ciudad Colonial de Santo Domingo.

<sup>16</sup> Agencia de Estados Unidos para el Desarrollo Internacional. (2013). Informe de evaluación de la vulnerabilidad al cambio climático en República Dominicana.

<sup>17</sup> Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre. (2020). Plan Nacional de Movilidad Eléctrica.

acceso a servicios básicos<sup>18</sup>. Según dicho censo, el 16% y 8% del total de viviendas tienen techos y paredes de materiales inadecuados, respectivamente. El 2% no cuentan con inodoros y el 9% no tienen pisos o tienen pisos de tierra. En cuanto a los servicios básicos, el 15% de las viviendas no tienen acceso a agua potable y el 8% no tiene acceso a drenaje cloacal público. Estos déficits se concentran en la zona norte (barrios de Santa Barbara, San Antón, San Lázaro y San Miguel), donde se encuentran familias de bajos ingresos. Por ejemplo, en el barrio de San Lázaro, Santa Barbara y San Miguel, el 37%, el 26% y el 14,5% de las viviendas no tienen acceso a agua potable, respectivamente. Santa Barbara, además, es el barrio que concentra los mayores déficits en los materiales constructivos, donde el 47% y el 20% de las viviendas tienen techos y paredes de materiales inadecuados, respectivamente. Además, las viviendas de la CCSD son vulnerables a los impactos del cambio climático, considerando la vulnerabilidad del Distrito Nacional a eventos meteorológicos extremos, incluyendo inundaciones<sup>19</sup>.

- 2.16 Otro de los retos identificados es la escasa titularidad de las propiedades en la CCSD. Esto limita el dinamismo de la oferta de vivienda y coloca a las familias de ingresos medios y bajos en un estado de vulnerabilidad permanente. Se estima que sólo el 28% de las propiedades tienen un título de propiedad acorde con la ley vigente<sup>20</sup>. La raíz de este problema se encuentra en el marco legal, ya que la Ley de Títulos se basa en un sistema constitutivo del derecho, donde no es posible acceder a la propiedad por ocupación y el derecho de los propietarios es perpetuo<sup>21</sup>. Debido a la falta de información o a la falta de recursos para cubrir los costos de los registros de transferencia, la mayor parte de los propietarios fundamentan su derecho de propiedad en constancias anotadas pendientes de deslinde, o mantienen las propiedades de parientes fallecidos que no han sido transferidos<sup>22</sup>.
- 2.17 **Justificación.** Transformar la CCSD en un polo turístico productivo, generador de empleo de calidad, que mejore las condiciones de vida de los habitantes locales requiere de importantes inversiones estratégicas complementarias a las que realizará el programa DR-L1084; [3879/OC-DR](#), en sectores tales como el transporte y movilidad y la vivienda.
- 2.18 Por un lado, el gobierno de la Republica Dominicana adoptó el Plan de Movilidad Urbano Sostenible de la Ciudad Colonial (2014) a fin de generar un cambio estructural en las modalidades de transporte para lograr mejoras medioambientales cuantificables, tales como la reducción de los GEI. La implementación de algunas medidas propuestas en este plan son parte del

---

<sup>18</sup> Hábitat para la Humanidad está actualizando el diagnóstico sobre las condiciones de las viviendas de la Ciudad Colonial en el marco del Programa Integral de Desarrollo Turístico y Urbano de la Ciudad Colonial de Santo Domingo.

<sup>19</sup> Ayuntamiento del Distrito Nacional. (2016). Programa de Planificación para la Adaptación Climática.

<sup>20</sup> Banco Interamericano de Desarrollo. (2015). Acceso a Financiamiento para Mejora de Viviendas en la Base de la Pirámide en la República Dominicana (DR-L1060).

<sup>21</sup> El Certificado de Título es imprescriptible e inatacable, por tanto, el propietario tiene la seguridad del reconocimiento definitivo de sus derechos y la garantía del Estado.

<sup>22</sup> Gil, M. (2015). Diagnóstico de la Titularidad de Solares en la Ciudad Colonial y los Niveles de Compraventa.

programa DR-L1084; [3879/OC-DR](#)<sup>23</sup>. Asimismo, el gobierno también adoptó el Plan Estratégico de Movilidad Eléctrica (2020), que contempla un proyecto piloto de electro movilidad para la CCSD, a través de la utilización de una flota de vehículos eléctricos que mejoren la calidad del aire y reduzcan las emisiones de GEI.

- 2.19 Por otro lado, el programa DR-L1084; [3879/OC-DR](#) tiene previsto invertir más US\$3 millones para mejorar las viviendas de familias de bajos ingresos en la zona para mejorar la habitabilidad en la CCSD y mitigar los efectos de la gentrificación.
- 2.20 **Brechas de género y diversidad.** República Dominicana es el país de Latinoamérica con las mayores brechas de género en pobreza, alrededor de un 30% se encuentra en vulnerabilidad ([BID, 2019](#))<sup>24</sup>. En la CCSD, datos de *Habitat for Humanity* (2021) indican que, en promedio el 65% de las jefaturas de hogar son mujeres, de las cuales más del 60% es mayor de 55 años. La mayoría de estos hogares monoparentales llegan a presentar necesidades básicas insatisfechas y bajos niveles de ingresos ([UNFPA, 2016](#))<sup>25</sup>. La CCSD no es ajena a los problemas de género y discapacidad que se presentan a nivel nacional. La brecha de género en participación laboral alcanza los 30 puntos porcentuales, siendo más alto en mujeres mayores de 60 años (18.3%) y en personas con discapacidad (PcD) (26.3%) ([BID, 2019](#)). En aspectos de diversidad, el 67% del total nacional de PcD vive en hogares en condiciones de pobreza y el 40% declaran ser jefes(as) de hogar. En cuanto a movilidad, las PcD motriz destinan entre el 37% y el 40% de sus salarios para traslados por la falta de opciones. Se sugiere integrar el diseño de accesibilidad universal en materia de transporte público e infraestructura vial ([EEO#1](#)).
- 2.21 **Alineación Estratégica.** Esta operación es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (AB-3190-2), dado que contribuye con los siguientes desafíos de desarrollo: (i) Inclusión Social e Igualdad, al buscar mejorar las condiciones de habitabilidad de las familias de bajos ingresos; y (ii) Productividad e Innovación, al implementar nuevas tecnologías para iniciativas de movilidad urbana ambientalmente sostenibles. Asimismo, se alinea con las áreas transversales de: (i) Cambio climático y sostenibilidad ambiental, al buscar adoptar tecnologías que mitiguen la emisión de gases contaminantes y de GEI; y (ii) Equidad de género y diversidad, al procurar priorizar a las mujeres jefes de hogar para el mejoramiento de vivienda.
- 2.22 Este IGR, a su vez, contribuirá al Marco de Resultados Corporativos 2020 – 2023 (CRF) (GN-2727-12) a través del indicador de ‘valor de las inversiones en infraestructura de bajo carbono y/o resilientes’. Asimismo, contribuye con las siguientes líneas de acción del Marco Sectorial de Vivienda y Desarrollo Urbano (GN-2732-11): (i) reducir la contaminación y aumentar los niveles de mitigación y resiliencia frente al cambio climático, al apoyar la implementación de un plan de movilidad sostenible que contemple un piloto

---

<sup>23</sup> Incluyendo la provisión de estacionamientos y medidas de peatonalización.

<sup>24</sup> BID. (2019). Desigualdades de Género en República Dominicana 2018-2020

<sup>25</sup> UNFPA. (2016). [República Dominicana. Hogares dirigidos por mujeres... ¿Mejor calidad de vida?](#)

de electro movilidad; y (ii) superar la exclusión social estructural, mejorando las viviendas de familias de bajos ingresos y contribuyendo con el desarrollo de medidas que mejoren la movilidad y conectividad asequible para las comunidades locales. La operación es consistente con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), promoviendo el acceso a los servicios de infraestructura; el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-12), al promover sistemas de transporte accesibles, eficientes y seguros; y el de Cambio Climático (GN-2835-8). Finalmente, esta operación se alinea con la Estrategia de País del Grupo BID con Republica Dominicana 2017-2020 (GN-2908), al propiciar la expansión de oportunidades productivas, y, específicamente, al contribuir con el objetivo de mejorar la infraestructura productiva.

- 2.23 **Objetivos.** El objetivo principal del programa es revitalizar la Ciudad Colonial de Santo Domingo (CCSD) en sus aspectos urbanos, económicos y de turismo cultural, a través de: (i) la recuperación de espacios públicos y monumentos históricos; y (ii) el mejoramiento de condiciones de habitabilidad para los residentes<sup>26</sup>.
- 2.24 **Componente 1. Piloto de Electro Movilidad<sup>27</sup> (€1.000.000 equivalente a US\$1.192.449,22)<sup>28</sup>.** Este componente busca complementar las actividades que implementará el programa DR-L1084; [3879/OC-DR](#) relacionadas al Plan de Movilidad Urbana. Su objetivo es mejorar el sistema de transporte público interno en CCSD, y el transporte público entre Santo Domingo y la CCSD. Además, busca reducir, de manera indicativa, las emisiones de gases contaminantes, mejorar la calidad del aire y disminuir los niveles de ruido en la CCSD. Se financiará: (i) el levantamiento de datos de línea de base sobre la calidad del aire, particularmente de materia particulada y emisión de CO<sub>2</sub>; (ii) la adquisición de flota de vehículos eléctricos para transporte y estaciones de carga; (iii) el desarrollo de modelos de negocios para la masificación futura de proyectos de electro movilidad<sup>29</sup>; (iv) actividades de capacitación de los operadores en materia de *eco-driving* y operación y mantenimiento de los vehículos eléctricos; y (v) actividades de comunicación y difusión.
- 2.25 **Componente 2. Mejoramiento de Vivienda (€2.000.000 equivalente a US\$2.384.898,44)<sup>30</sup>.** Su objetivo es ampliar el alcance del programa de mejoramiento de vivienda para familias de bajos ingresos del DR-L1084; [3879/OC-DR](#) aumentando el número de viviendas precarias a intervenir. Incluye la realización de: (i) la selección de beneficiarios, elaboración de planes de remodelación física de las viviendas,

---

<sup>26</sup> Este programa contribuirá a estos objetivos específicos de dos maneras: (i) mejorando el transporte en la CCSD para los habitantes y los turistas, facilitando el movimiento de personas entre, hacia y desde espacios públicos y monumentos históricos de la zona de manera segura y confiable con vehículos que no generan contaminación ambiental, mitigan el cambio climático y contribuyen con la disminución de la congestión vehicular; y (ii) mejorando las condiciones de habitabilidad de los residentes a través de un programa de mejoramiento de vivienda en línea con las actividades del programa DR-L1084.

<sup>27</sup> La electro movilidad se refiere al uso de sistemas de impulso o tracción que utilizan energía eléctrica aplicados a distintos medios de transporte. ICEX. (2020).

<sup>28</sup> El cambio aplicado el 16 de marzo de 2021 fue de US\$1,19/€.

<sup>29</sup> Basados en la evidencia del proyecto piloto.

<sup>30</sup> El cambio aplicado el 16 de marzo de 2021 fue de US\$1,19/€.

acompañamiento social y capacitación de las familias; (ii) estudios para identificar medidas para aumentar la resiliencia de las viviendas a los riesgos de desastres naturales e impactos de cambio climático y medidas para aumentar la eficiencia energética de las viviendas, buscando reducir los costos de operación de las viviendas; (iii) las obras de mejoramiento de vivienda; y (iv) la asistencia técnica para la regularización de títulos. La inversión destinada a cada vivienda se establece en el Reglamento Operativo del programa DR-L1084; [3879/OC-DR](#).

- 2.26 **Resultados esperados.** En línea con la matriz de resultados del DR-L1084; [3879/OC-DR](#), los principales resultados esperados son: (i) aumento del gasto medio diario por visitante internacional en la CCSD; (ii) aumento en el número de visitantes internacionales que visitan la CCSD; y (iii) reducción en la proporción de viviendas inadecuadas en los barrios de la zona norte de la CCSD sobre el total viviendas censadas. Además, se agregará un nuevo indicador: valor de inversiones en infraestructura de bajo carbono y/o resiliente. Este indicador también se reportará en el programa DR-L1084; [3879/OC-DR](#), agregándolo a su matriz de resultados.

### III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 Desde el 2012, el Banco apoya al país a promover la revitalización de la CCSD mediante la operación DR-L1035; [2587/OC-DR](#), y posteriormente a través del proyecto DR-L1084; [3879/OC-DR](#). En materia de movilidad, el Banco se encuentra apoyando el Programa de Apoyo a la Movilidad, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, serie programática de apoyo presupuestario en dos operaciones (DR-L1132; [4914/OC-DR](#) ya ejecutada y DR-L1140 en preparación).
- 3.2 En línea con la anterior operación, este programa será ejecutado por Ministerio de Turismo (MITUR) con el acompañamiento técnico del Ministerio de Vivienda, Edificaciones y Hábitat (MIVHED); el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANS); la Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA); y el Ayuntamiento del Distrito Nacional (ADN). Se prevé la firma de convenios de coordinación interinstitucional entre MITUR y dichas instituciones para este programa. Dichos acuerdos establecerán las responsabilidades específicas de las distintas entidades en la ejecución del programa. Entre ellas, el apoyo técnico a través de la designación de puntos focales para colaborar con la implementación de las actividades del programa, incluyendo la revisión de pliegos de licitación; y aquellas responsabilidades asociadas a la operación y el mantenimiento de los vehículos eléctricos para garantizar su sostenibilidad en el marco del proyecto piloto. Se constituirán mesas de trabajo, compuestas por los puntos focales designados por dichas instituciones, que se reunirá de manera periódica para revisar y discutir aspectos técnicos, y los avances del programa.

- 3.3 Las lecciones aprendidas de DR-L1035; [2587/OC-DR](#) y otras operaciones de recuperación de centros históricos y patrimonio cultural, se incorporarán a esta operación<sup>31</sup>.

#### **IV. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS**

- 4.1 De acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), la operación se clasifica como categoría "B" (ver Anexo II y III), con riesgo "Sustancial", ya que la mayoría de los impactos ambientales son temporales, vinculados a actividades de rehabilitación de edificaciones patrimoniales<sup>32</sup>. Se actualizó el PGAS del programa DR-L1084; [3879/OC-DR](#) con el fin de establecer medidas de prevención y control de potenciales pasivos socioambientales. De los impactos ambientales y sociales negativos se prevé: (i) Inadecuada disposición de las baterías procedentes de los mantenimientos de los vehículos eléctricos; (ii) Contaminación atmosférica (gases, partículas) y malos olores generados por las actividades constructivas (excavaciones, movimiento de materiales, circulación de equipos, etc.); (iii) Alteración del ambiente por ruidos generados durante las actividades constructivas (uso de maquinaria, actividades de percusión, excavaciones, vibraciones); (iv) Degradación del paisaje por las obras de construcción; (v) Quejas de la comunidad por molestias causada por las actividades de construcción (acumulación de residuos, alteración de la circulación peatonal y de tráfico, interrupciones de accesos a viviendas y/o comercios, conflictos entre trabajadores y comunidades); (vi) Deterioro de las edificaciones por excavación y vibración cercana a los cimientos; (vii) Riesgos de accidentes de los trabajadores por contacto con productos químicos utilizados durante la construcción (pinturas, sellantes, solventes orgánicos); (viii) Riesgos de accidentes a los trabajadores (y enfermedades profesionales) y personal de las comunidades por la realización de las actividades constructivas, especialmente las actividades de alto riesgo (riesgo eléctrico, excavaciones, trabajos confinados, trabajo en altura, movimiento de maquinaria pesada, trabajo en vías activas); (ix) Generación de tensiones / protestas y bloqueos / paros por la contratación y la gestión del empleo local; (x) Riesgos de conflictos entre vecinos por las tareas de regularización de predios; y (xi) Potenciales riesgos del deterioro de las edificaciones patrimoniales y yacimientos arqueológicos.
- 4.2 Los temas fiduciarios serán analizados y elaborados en más detalle durante la preparación (POD). Sin embargo, en esta etapa no se identifican riesgos relevantes a nivel fiduciario.

---

<sup>31</sup> Operaciones de Préstamo: Chile (1703/OC-CH, 1952/OC-CH, 3564/OC-CH); Panamá (4450/OC-PN, 4944/OC-PN); Ecuador (822/OC-EC, 2678/OC-EC); Brasil (1200/OC-BR), y Argentina (2929/OC-AR), entre otros.

<sup>32</sup> Es posible que algunas viviendas a intervenir través del programa tengan carácter patrimonial. Esto se determinará una vez se desarrolle el reglamento operativo del programa de mejoramiento de vivienda.

## **V. OTROS TEMAS**

- 5.1 El Banco administrará este IGR de acuerdo con las disposiciones del Documento SC-114, las Guías Operativas (GN-2605-4) y la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (OP-273-6). La contribución de la Comisión Europea se hará disponible mediante un acuerdo de delegación firmado entre el Banco y esa institución, mediante el cual se acordarán los términos y condiciones estipuladas en el Acuerdo Marco. La Comisión Europea transferirá los fondos al Banco, como administrador. El Banco luego los transferirá los recursos al Beneficiario mediante un acuerdo de financiamiento no reembolsable. Se espera que la contribución de la Comisión Europea se desembolse en un periodo de 3 años.
- 5.2 Los principales riesgos, incluyendo la falta de coordinación interinstitucional para implementar las actividades del programa; la sostenibilidad en la operación y mantenimiento de los vehículos eléctricos en el marco del proyecto piloto; y dificultades para la implementación del programa de mejoramiento de vivienda por falta de titularidad de las propiedades, han sido explicados en el Marco de Efectividad en el Desarrollo. También se han identificado algunas medidas de mitigación de riesgo, incluyendo la firma de convenios de coordinación interinstitucional y la designación de puntos focales a mesas de trabajo.

## **VI. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN**

- 6.1 El Anexo V detalla los costos y el cronograma para la preparación de la operación. La distribución del POD al Comité de Revisión de Calidad y Riesgo está prevista para el 19 de septiembre de 2021, la aprobación del Borrador de Propuesta de Préstamo por el OPC para el 29 de octubre de 2021 y la presentación al directorio ejecutivo del Banco el 29 de noviembre de 2021. Se estiman necesarios US\$70.000 del presupuesto administrativo del Banco para su preparación.

CONFIDENCIAL

<sup>1</sup> 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-G0004 Comprehensive Tourism and Urban Development Program for the Colonial City of Santo Domingo		
Environmental and Social Impact Category	Disaster Risk Rating	
B	Moderate	
Country	Executing Agency	
DR	DR-MITUR	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
CSD/HUD	URBAN REHABILITATION AND HERITAGE	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
LUIS GUILLERMO SCHLOETER SOTO	LEYSON GUILLEN VALDIVIESO	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
IGR	\$3,827,762.00	%
Assessment Date	Author	
2021-06-17	Guillen Valdivieso, Leyson	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM	08-12-2021	
QRR	09-19-2021	
Board Approval	12-02-2021	
Safeguard Performance Rating		
Rationale		



## Safeguard Screening Form

### Operation Classification Summary

Overridden E&S Category	Overridden E&S Category Justification
Comments	

Overridden Disaster Risk	Overridden Disaster Risk Justification
Comments	

### Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

#### **Assessment and Management of Environmental and Social Risks and Impacts**

The operation has environmental and/or social impacts and the borrower will conduct a process of environmental and social assessment and establish and maintain an environmental and social management system appropriate to the nature and scale of the operation and commensurate with the level of its environmental and social risks and impacts.

The operation has environmental and/or social impacts and the borrower will need to prepare environmental and social assessments and establish and maintain an environmental and social management system appropriate to the nature and scale of the project and commensurate with the level of its environmental and social risks and impacts

The operation will implement a grievance mechanism accessible to all stakeholders.

The operation will provide a grievance mechanism for all stakeholders

#### **Labor and Working Conditions**

The operation will provide a grievance mechanism for workers (and their organizations, where they exist) to raise workplace concerns.

The operation will provide a grievance mechanism for workers (and organizations, where they exist).

#### **Pollution Prevention and Resource Efficiency**

The operation will generate solid waste.

The operation will generate minor to moderate quantities of solid waste. The client will need to prepare a waste management plan

The operation will have emissions or discharges (i.e. air contaminants, noise, effluents) that would negatively affect ambient environmental conditions.

The operation will have minor to moderate emissions or discharges that would negatively affect ambient environmental conditions. The client will need to prepare an emissions management plan

#### **Community Health, Safety, and Security**

Construction activities are likely to lead to localized and temporary impacts (such as dust, noise, traffic etc) that will affect local communities and workers.

Construction activities are likely to lead to minor or moderate impacts that will affect local communities and workers. The client will need to prepare a community health and safety plan to ensure those impacts are adequately managed



## Safeguard Screening Form

### **Cultural Heritage**

The operation has the potential to damage or negatively impact critical cultural sites.

The operation has the potential to damage or negatively impact critical cultural sites in a minor manner.

The client will need to prepare a cultural heritage management plan to ensure such impacts are adequately mitigated

The operation has the potential to damage or negatively impact cultural sites.

The operation has the potential to damage or negatively impact cultural sites in a minor to moderate manner. The client will need to prepare a cultural heritage management plan to ensure such impacts are adequately mitigated

### **Stakeholder Engagement**

If Indigenous Peoples have the potential to be affected, the operation will carry out a socio-culturally appropriate consultation process during preparation and implementation

The operation will not carry out a socio-culturally appropriate consultation process during preparation and implementation. The client will need to prepare a socio-culturally appropriate engagement plan to ensure adequate consultations are done

### **Access to information**

Environmental and/or social assessment is required, and the Bank will need to ensure that those are made available to the public in time and substance.

Environmental and/or social assessment(s) is(are) required. The Bank will ensure that those are made available to the public in time and substance

### **Disaster Risk (Type 1)**

A natural hazard<sup>1</sup>(including climate change influence) is likely to occur in the operation area with impacts to the operation, communities and/or the environment (see <https://IADB-ESG.maps.arcgis.com> and

[https://idbg.sharepoint.com/sites/ESGCompassUAT/Shared%20Documents/criticality\\_charts\\_ENG.pdf](https://idbg.sharepoint.com/sites/ESGCompassUAT/Shared%20Documents/criticality_charts_ENG.pdf) to help screen for potential disaster risks).

A natural hazard is likely to occur in the operation area with moderate impacts to the operation. The project is located in an area prone to Hurricane wind. A DRA/DRMP may need to be prepared, depending on the complexity of the project. For details see the DRM policy guidelines

### **Gender and Diversity (Mainstreaming)**

The operation will offer opportunities for women.

The operation will offer opportunities for women. Please ensure GDI is involved in the preparation and execution of the operation

---

<sup>1</sup>Natural hazards include volcanic activity, coastal flooding from storm surge, droughts, hurricanes, inland flooding, landslides, sea-level rise, earthquakes, glacier retreats.  
Safeguard Policy Filter Report



## Safeguard Policy Filter Report

### Operation Information

Operation		
DR-G0004 Comprehensive Tourism and Urban Development Program for the Colonial City of Santo Domingo		
Environmental and Social Impact Category	Disaster Risk Rating	
B	Moderate	
Country	Executing Agency	
DR	DR-MITUR	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
CSD/HUD	URBAN REHABILITATION AND HERITAGE	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
LUIS GUILLERMO SCHLOETER SOTO	LEYSON GUILLEN VALDIVIESO	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
IGR	\$3,827,762.00	
Assessment Date	Author	
2021-06-17	Guillen Valdivieso, Leyson	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM	08-12-2021	
QRR	09-19-2021	
Board Approval	12-02-2021	
Safeguard Performance Rating		
Rationale		



## Safeguard Policy Filter Report

### Safeguard Policy Items Identified

#### B.1 Bank Policies

The Bank will only finance operations that comply with the guidelines of this Policy.

#### B.2 National laws and regulations

The borrower must comply with the environmental legislation and regulations of the country where the operation is being carried out.

#### B.3 Pre-evaluation and classification

All operations financed by the Bank will be pre-evaluated and classified according to their potential environmental impacts.

#### B.4 Other Risk Factors (Operational Policy on Environment and Safeguards Compliance Policy - OP-703)

Construction activities are likely to lead to localized and temporary impacts (such as dust, noise, traffic etc) that will affect local communities and workers.

#### B.5 Environmental Assessment and Plans Requirements (Operational Policy on Environment and Safeguards Compliance Policy - OP-703)

The operation has environmental and/or social impacts and the borrower will conduct a process of environmental and social assessment and establish and maintain an environmental and social management system appropriate to the nature and scale of the operation and commensurate with the level of its environmental and social risks and impacts.

#### B.5 Environmental Assessment and Plans Requirements (Operational Policy on Environment and Safeguards Compliance Policy - OP-703)

Environmental and/or social assessment is required, and the Bank will need to ensure that those are made available to the public in time and substance.

#### B.6 Consultation (including consultation with affected women, indigenous persons, and/or minority groups) (Operational Policy on Environment and Safeguards Compliance Policy - OP-703)

The operation will carry out stakeholder consultation processes during preparation and implementation (including the equal participation of women and men).

#### B.7 Monitoring and compliance

The Bank will supervise compliance with all the safeguards requirements stipulated in the loan agreement and operating regulations for the operation.



## Safeguard Policy Filter Report

### **B.9 Natural Habitats (Operational Policy on Environment and Safeguards Compliance Policy -OP-703)**

The operation has the potential to damage or negatively impact critical cultural sites.

### **B.9 Natural Habitats (Operational Policy on Environment and Safeguards Compliance Policy -OP-703)**

The operation has the potential to damage or negatively impact cultural sites.

### **B.10. Dangerous materials**

The acquisition, use and final disposal of hazardous substances and materials should be avoided whenever possible.

### **B.11 Pollution Prevention & Abatement (Operational Policy on Environment and Safeguards Compliance Policy - OP-703)**

The operation will generate solid waste.

### **B.11 Pollution Prevention & Abatement (Operational Policy on Environment and Safeguards Compliance Policy - OP-703)**

The operation will have emissions or discharges (i.e. air contaminants, noise, effluents) that would negatively affect ambient environmental conditions.

### **B.14 Multiphase loans**

Any case involving significant environmental problems resulting from previous stages of an operation financed by the Bank.

### **B.17 Acquisitions**

The Bank will promote that the goods and services acquired for operations are produced environmentally and socially sustainable.

### **OP-704 - Natural Disaster Risk Management Policy**

A natural hazard\* (including climate change influence) is likely to occur in the operation area with impacts to the operation, communities and/or the environment (see <https://IADB-ESG.maps.arcgis.com> and [https://idbg.sharepoint.com/sites/ESGCompassUAT/Shared%20Documents/criticality\\_charts\\_ENG.pdf](https://idbg.sharepoint.com/sites/ESGCompassUAT/Shared%20Documents/criticality_charts_ENG.pdf) to help screen for potential disaster risks).

### **OP-102 - Access to Information Policy**

Environmental and/or social assessment is required, and the Bank will need to ensure that those are made available to the public in time and substance.

<b>Estrategia Ambiental y Social (EAS)</b>	
<b>Nombre de la Operación</b>	Programa Integral de Desarrollo Turístico y Urbano de la Ciudad Colonial de Santo Domingo
<b>Número de la Operación</b>	DR-G0004
<b>Preparado por</b>	Leyson Guillen Valdivieso
<b>Detalles de la Operación</b>	
<b>Sector del BID</b>	URBAN DEVELOPMENT AND HOUSING (CSD/HUD)
<b>Tipo de Operación</b>	IGR (Ayudas a la Inversión)
<b>Clasificación Ambiental y Social</b>	B
<b>Indicador de Riesgo de Desastres</b>	Moderado
<b>Prestatario</b>	República Dominicana
<b>Agencia Ejecutora</b>	DR-MITUR (Ministerio de Turismo de República Dominicana)
<b>Préstamo BID US\$ (y costo total del proyecto)</b>	\$3.827.762,00
<b>Políticas/Directrices Asociadas</b>	OP-710, OP-704, OP-102, OP-761; OP-703 (B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07, B.09, B.10, B.11, B.14, B.17)
<b>Descripción de la Operación</b>	
<p>El objetivo principal del programa es revitalizar la Ciudad Colonial de Santo Domingo (CCSD) en sus aspectos urbanos, económicos y de turismo cultural, a través de: (i) la recuperación de espacios públicos y monumentos históricos; y (ii) el mejoramiento de condiciones de habitabilidad para los residentes.</p> <p>En particular, este programa busca desarrollar dos actividades: (i) piloto de electro movilidad, en el marco de la implementación del Plan de Movilidad Urbano Sostenible de la Ciudad Colonial y el Plan Nacional de Movilidad Eléctrica, que contribuya a la mitigación del cambio climático; y (ii) aumentar el número de viviendas precarias a mejorar en la Ciudad Colonial. Ambas actividades están contempladas en los Componentes 1 y 2 del Programa DR-L1084; 3879/OC-DR.</p> <p><u>Componente 1. Piloto de Electro Movilidad.</u> Este componente busca complementar las actividades que implementará el programa DR-L1084; 3879/OC-DR relacionadas al Plan de Movilidad Urbana. Su objetivo es mejorar el sistema de transporte público interno en CCSD, y el transporte público entre Santo Domingo y la CCSD. Además, busca reducir, de manera indicativa, las emisiones de gases contaminantes, mejorar la calidad del aire y disminuir los niveles de ruido en la CCSD. Se financiará: (i) el levantamiento de datos de línea de base sobre la calidad del aire, particularmente de materia particulada y emisión de CO<sub>2</sub>; (ii) la adquisición de flota de vehículos eléctricos para transporte y estaciones de carga; (iii) el desarrollo de modelos de negocios para la masificación futura de proyectos de electro movilidad ; (iv) actividades de capacitación de los operadores en materia de <i>eco-driving</i> y operación y mantenimiento de los vehículos eléctricos; y (v) actividades de comunicación y difusión.</p> <p><u>Componente 2. Mejoramiento de Vivienda.</u> Su objetivo es ampliar el alcance del programa de mejoramiento de vivienda para familias de bajos ingresos del DR-L1084; 3879/OC-DR aumentando el número de viviendas precarias a intervenir. Incluye la realización de: (i) la selección de beneficiarios, elaboración de planes de remodelación física de las viviendas, acompañamiento social y capacitación de las familias; (ii) estudios para identificar medidas para aumentar la resiliencia de las viviendas a los riesgos de desastres naturales e impactos de cambio climático y medidas para</p>	

aumentar la eficiencia energética de las viviendas, buscando reducir los costos de operación de las viviendas; (iii) las obras de mejoramiento de vivienda; y (iv) la asistencia técnica para la regularización de títulos. La inversión destinada a cada vivienda se establece en el Reglamento Operativo del programa DR-L1084; 3879/OC-DR.

La CCSD tiene un perímetro amurallado de 106 ha (ver apéndice 1), con 116 manzanas y una población según el censo de 2010 de 8.477 habitantes. Los últimos censos del 2002 y 2010 indican que la población residente en el Ciudad Colonial de Santo Domingo se había reducido en 3.656 habitantes. El censo de 2015 nos indica una cierta moderación de este proceso, cuantificando en 7.750 la población actual, cosa que supone una reducción de la población residente en 5 años del 9,2% (1,84% anual). El Censo de Población y Vivienda de la CCSD (2015) identificó déficits en la calidad de los materiales de construcción de las viviendas, así como un bajo acceso a servicios básicos. Según dicho censo, el 16% y 8% del total de viviendas tienen techos y paredes de materiales inadecuados, respectivamente. El 2% no cuentan con inodoros y el 9% no tienen pisos o tienen pisos de tierra. En cuanto a los servicios básicos, el 15% de las viviendas no tienen acceso a agua potable y el 8% no tiene acceso a drenaje cloacal público. Estos déficits se concentran en la zona norte (barrios de Santa Barbara, San Antón, San Lázaro y San Miguel), donde se encuentran familias de bajos ingresos. Además, las viviendas de la CCSD son vulnerables a los impactos del cambio climático, considerando la vulnerabilidad del Distrito Nacional a eventos meteorológicos extremos, incluyendo inundaciones (ver Apéndice 1 figuras 3 y 4).

Uno de los principales activos turísticos del país es la Ciudad Colonial de Santo Domingo. La CCSD es el primer asentamiento europeo de las Américas declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO por sus siglas en inglés). Es un sitio estratégico para la industria turística por múltiples razones: (i) concentra importantes activos patrimoniales y culturales; (ii) cuenta con el mayor número de museos en Santo Domingo; y (iii) es un clúster de la economía creativa, donde se destaca el arte, la música y la gastronomía local. Se estima que el 28% de sus negocios forman parte de las industrias creativas.

## **Riesgos e Impactos ESHS Potenciales Clave**

De los impactos ambientales y sociales negativos se prevé: (i) Inadecuada disposición de las baterías procedentes de los mantenimientos de los vehículos eléctricos; (ii) Contaminación atmosférica (gases, partículas) y malos olores generados por las actividades constructivas (excavaciones, movimiento de materiales, circulación de equipos, etc.); (iii) Alteración del ambiente por ruidos generados durante las actividades constructivas (uso de maquinaria, actividades de percusión, excavaciones, vibraciones); (iv) Degradación del paisaje por las obras de construcción; (v) Quejas de la comunidad por molestias causada por las actividades de construcción (acumulación de residuos, alteración de la circulación peatonal y de tráfico, interrupciones de accesos a viviendas y/o comercios, conflictos entre trabajadores y comunidades); (vi) Deterioro de las edificaciones por excavación y vibración cercana a los cimientos; (vii) Riesgos de accidentes de los trabajadores por contacto con productos químicos utilizados durante la construcción (pinturas, sellantes, solventes orgánicos); (viii) Riesgos de accidentes a los trabajadores (y enfermedades profesionales) y personal de las comunidades por la realización de las actividades constructivas, especialmente las actividades de alto riesgo (riesgo eléctrico, excavaciones, trabajos confinados, trabajo en altura, movimiento de maquinaria pesada, trabajo en vías activas); (ix) Generación de tensiones / protestas y bloqueos / paros por la contratación y la gestión del empleo local; (x) Riesgos de conflictos entre vecinos por las tareas de regularización de predios; y (xi) Potenciales riesgos del deterioro de las edificaciones patrimoniales y yacimientos arqueológicos.

La operación se encuentra en un área geográfica expuesta a peligros naturales. El cambio climático puede aumentar la frecuencia y / o intensidad de algunos peligros (huracanes y tormentas tropicales).

En [Plan de Gestión Ambiental Social](#) (PGAS), documento anexo a este EAS se puede apreciar en la página 50 (ver Caracterización de los Impactos Ambientales y Sociales) y página 70 (ver Tabla 5-3: Medidas de mitigación del PGAS).

## Vacíos de Información y Estrategia de Análisis

El Programa DR-L1084 actualmente está en una fase incipiente de ejecución, las tareas desarrolladas a la fecha han consistido en elaboración de pliegos de cargo para licitaciones de intervenciones de restauración de monumentos y sesiones de consulta significativas con las partes interesadas de la operación. La Unidad Coordinadora de Programa (UCP) aún está en fase de conformación de su equipo de trabajo. No se ha identificado incumplimientos a las políticas y salvaguardas socioambientales del Banco.

La operación posee PGAS actualizado, el cual fue culminado en julio del 2021. El motivo de la actualización del instrumento radica en que DR-G0004 contiene un componente de electro movilidad que no está en el Perfil del Proyecto del DR-L1084.

El PGAS actualizado contiene los siguientes componentes:

- Anexo 1: Marco Legal Dominicano sobre Medio Ambiente, seguridad y salud.
- Anexo 2: Lineamientos para elaborar los PGAS en fase de construcción (a presentar por el contratista).
- Anexo 3: Plan de Participación y Relaciones Comunitarias del Programa y Mecanismo de Atención a Quejas.
- Anexo 4: Plan de Contingencia de Apoyo a Negocios para las calles priorizadas.
- Anexo 5: Plan de Restauración de medios de vida.
- Anexo 6: Plan de Gestión Temporal de Tránsito de la Ciudad Colonial de Santo Domingo.
- Anexo 7: Protocolo de actuación para la preservación del patrimonio cultural del MINC.
- Anexo 8: Protocolo de Hallazgos fortuitos del MINC.
- Anexo 9: Protocolo para el Monitoreo Arqueológico de las obras de Protección Temporal del Convento de San Francisco.

Durante esta fase de preparación se ha identificado la necesidad de formulación de un Plan de Gestión de Desastres Naturales. Este permitirá establecer una directrices y procedimientos de respuesta de los diferentes estamentos gubernamentales en caso de acontecer algún desastre natural en la CCSD.

### Implementación del proceso del proceso de consultas significativas:

Convocatoria: Se priorizaron las Juntas Vecinales como canales de convocatoria a la población de los barrios. Pronto se visibilizaron algunos desafíos, como conflictos entre dirigentes, desconfianza de la población de los barrios a sus dirigentes, entre otros; esto tuvo implicaciones en la efectividad de la convocatoria, por ejemplo, una mínima participación de mujeres.

Centro Comunitario; Es el mecanismo de comunicación más directo de la Unidad Ejecutora con los residentes, grupos productivos, asociaciones profesionales, iglesias, garantizando la socialización y la mejora del Componente de Mejoramiento de las condiciones de habitabilidad.

Encuentros Comunitarios; se implementaron como espacios de encuentro y diálogo con los grupos de interés, previo a la aplicación de las encuestas de inventario. Se utilizaron dos tipos de metodología: (i) Participación Multi Actores con la representación del MITUR, Cultura / Patrimonio y los representantes de los barrios y (ii) Grupos focales, realizados con las comunidades de San Antón

y Santa Bárbara, como parte del acercamiento a otros grupos de liderazgo comunitarios, que no se sentían representados por los grupos tradicionales.

Actores Participantes:

- Juntas de Vecinos, Barrios San Miguel, San Antón, Santa Bárbara, San Lázaro
- Empresarios Santa Barbara
- Representantes de la Iglesia Católica
- Asociación de Transporte
- MITUR – UCP
- Dirección Nacional de Patrimonio Monumental (DNPM)

Los avances logrados en la socialización incluyen 14 reuniones lideradas por la UCP - MITUR, realizadas entre Febrero 2 y Marzo 31 del 2021, con la participación total de 213 personas (126H y 71M). A partir de estas reuniones se sistematizaron los retos y oportunidades que presenta el proyecto.

La UCP no tiene programada más sesiones participación ciudadana y con actores claves para la divulgación del PGAS actualizado. Antes de la misión de análisis el PGAS actualizado de esta operación estará aprobado y publicado en el portal del Banco.

### Oportunidades para adicionalidad del BID

Se prevé que el programa tendrá impactos sociales y ambientales eminentemente positivos, como; disminución de la huella de carbono producida por el transporte público de la Ciudad Colonial de Santo Domingo, aumento de la empleomanía en labores de rehabilitación de edificaciones, dignificación de las viviendas de los moradores de la CCSD, aumento de la plusvalía de los inmuebles.

### Cuadro Anexo: Operación bajo Cumplimiento de Políticas de Salvaguardias del BID

Ver cuadro anexo.

### Apéndices Adicionales

Apéndice 1: Mapas

Apéndice 2. [Plan de Gestión Ambiental Social](#) actualizado DR-L1084/DR-G0004

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

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
<b>OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias</b>			
B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales	Preparación de estudios de impacto ambiental. Permisos y autorizaciones. Cumplimiento con la legislación y las normas ambientales	Para los proyectos previstos en el Programa la legislación nacional no requiere consulta pública, estudio ambiental ni plan de manejo o adecuación ambiental. Sin embargo, sí es necesaria la autorización de la Dirección Nacional de Patrimonio Monumental (DNPM) y del Ayuntamiento del Distrito Nacional (ADN) previamente al inicio de cualquier obra de infraestructura en la Ciudad Colonial.	Condición previa al inicio de las obras: para cada proyecto específico, la Unidad Coordinadora de Proyecto (UCP) deberá presentar evidencia de contar con la autorización de la Dirección Nacional Patrimonio Monumental y del ADN, así como de cualquier otro permiso necesario. El Programa implementará un PGAS para asegurar el cumplimiento de las regulaciones ambientales y sociales nacionales en proyectos de infraestructura.
B.3 Preevaluación y Clasificación	Preevaluación y clasificación de acuerdo con los impactos ambientales y sociales potenciales	La operación ha sido clasificado como de Categoría B pues se considera que el mismo puede provocar impactos ambientales y sociales negativos localizados y de corto plazo, y para los cuales ya se dispone de medidas de mitigación efectivas.	Se requiere un PGAS actualizado con medidas que aseguren que las intervenciones de electro movilidad no generen pasivos ambientales. Además, debe haber al menos un proceso de consulta ciudadana y con las partes interesadas antes de la aprobación de la operación por parte del Directorio Ejecutivo del Banco.

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
B.4 Otros Factores de Riesgo (Capacidad Institucional)	Capacidad de gobernanza ambiental y social del organismo ejecutor	Débil capacidad de la UCP Ejecutora para implementar y monitorear adecuadamente el cumplimiento de las medidas de gestión ambiental y social. Débil capacidad de otras instituciones claves para la ejecución del Programa, especialmente el ADN y el MINCUL, y de los mecanismos de coordinación entre éstas y la UCP.	El diseño del Programa incluye un componente de fortalecimiento institucional del Ministerio de Turismo (MITUR), el Ministerio de Cultura (MINCUL) y el ADN. Igualmente, se conformará un Comité Directivo integrado por el MITUR, el MINCUL y el ADN, que, entre otras funciones, conocerá los informes de cumplimiento ambiental y social y del mecanismo de quejas y reclamos
			Los convenios de acuerdo interinstitucional para el proyecto de calles están previstos para firma entre septiembre y octubre de 2021
			La UCP del DR-L1084 ha contratado hace un mes a un especialista social y está en proceso de contratar un equipo de promotores sociales que sirvan como enlaces comunitarios para facilitar los procesos de consulta ciudadana, reasentamientos involuntarios y articulación del mecanismo de quejas y reclamos

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales	EA/EIA/SEA del Programa	Durante la preparación de la operación se está completando el PGAS actualizado del DR-G1084 y DR-G0004, focalizándose en los siguientes aspectos específicos: participación comunitaria y consulta significativa con las partes interesadas. Con base en este análisis se ha diseñado una versión preliminar del PGAS y las medidas de mitigación propuestas han sido incorporadas al diseño del Programa DR-G0004.	Se requiere un PGAS actualizado, al menos un proceso de consulta ciudadana con las partes interesadas antes de la aprobación de la operación por parte del directorio del Banco.
		Identificación y caracterización de los impactos y riesgos identificados que pueden acontecer durante la ejecución DR-G0004.	En el PGAS actualizado en la página 50 (ver Caracterización de los Impactos Ambientales y Sociales) y página 70 (ver Tabla 5-3: Medidas de mitigación del PGAS).
B.6 Consultas	Consulta con partes interesadas durante la preparación de la operación	Al ser categoría B, el Programa debe ser objeto de por lo menos una consulta pública con las partes afectadas.	Condición de presentación al Directorio Ejecutivo del Banco: la UCP habrá llevado a cabo una consulta pública con las partes afectadas por el Programa. El PGAS y otra información relevante del Programa estarán disponibles en la página Web del BID antes de la misión de análisis.

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
	Consulta durante la ejecución de la operación	El Programa preparará e implementará un Plan de Participación y Relaciones Comunitarias que incluya un mecanismo de quejas y reclamaciones	Condición previa al primer desembolso: la UCP habrá preparado un Plan de Participación y Relaciones Comunitarias aprobado por el Banco. Condición previa a la licitación de obras: la UCP realizará una consulta con las partes afectadas durante la preparación del proyecto de cada una de las obras del Programa
B.7 Supervisión y Cumplimiento	Supervisión por el BID	El BID monitoreará los componentes ambientales, sociales y culturales a través de acciones de supervisión internas semestrales del Banco, con apoyo de consultores externos independientes en caso de ser necesario.	Durante la vida de la operación, la UCP facilitará misiones de supervisiones por la Unidad de Salvaguardas del BID. La UCP presentará un Informe semestral de Cumplimiento Ambiental y Social como parte del Informe de Seguimiento de Progreso.
	Requisitos de salvaguardas incluidos en los documentos del acuerdo de préstamo	Los requisitos de salvaguardas ambientales y sociales específicos para cada proyecto estarán incluidos en los contratos con las contratistas.	Condición especial de ejecución: los pliegos de licitación de las obras incluirán los requisitos de salvaguardas ambientales y sociales establecidos en el PGAS.
B.8 Impactos Transfronterizos	N/A	El Programa no tiene impactos transfronterizos.	N/A
B.9 Hábitats Naturales	N/A	El Programa no tiene impactos en hábitats naturales	N/A
B.9 Especies Invasoras	N/A	El Programa no tiene impactos por manejo de especies invasivas o exóticas.	N/A

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
B.9 Sitios Culturales	Sitio de importancia cultural crítica	<p>Esta Directiva establece que el Banco no apoyará operaciones y actividades que degraden o comprometan significativamente sitios de importancia cultural crítica al punto de reducir su valor espiritual, histórico o arqueológico. La Ciudad Colonial ha sido designada Patrimonio Mundial de la Humanidad por la UNESCO, y como tal, es un sitio de importancia cultural crítica. Por ello, todas las obras de mejora y restauración de bienes arqueológicos e históricos se harán en conformidad con los estándares internacionales definidos por la UNESCO relativos a patrimonio histórico y cultural y de los que la República Dominicana es signataria.</p>	<p>Condición especial de ejecución: previo a la licitación de las obras de restauración o rehabilitación de bienes arqueológicos e históricos, la UCP preparará un plan de gestión de sitios del patrimonio cultural conforme con los estándares internacionales y nacionales en la materia.</p> <p>Condición especial de ejecución: previo al inicio de cualquier obra de infraestructura, la UCP implementará el protocolo de hallazgos fortuitos.</p>

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
B.10 Materiales Peligrosos	Evitar impactos adversos al medio ambiente, la salud derivados del uso de materiales peligrosos	Las operaciones y actividades del Banco deben tomar en consideración restricciones para la disposición final segura de materiales peligrosos	La UCP deberá formular un plan para el manejo y disposición final de las baterías de Litio procedentes de las unidades de electro movilidad.
B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación	Contaminación generada por la operación		Condición especial de ejecución: para cada proyecto de obras de infraestructura, la UCP exigirá al contratista adjudicatario para su ejecución que indique las medidas requeridas para la implementación del PGAS específicamente en ese proyecto.
B.12 Proyectos en Construcción	N/A	El Programa no está en construcción	N/A
B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo	N/A	El Programa no es una operación de intermediación financiera	N/A
B.14 Préstamos Multifase o Repetidos	Recursos económicos adicionales	El DR-G0004 es una donación que apoya con recursos económicos al DR-L1084	Subvención proporciona financiación adicional para ampliar el alcance del Componente. Mejoramiento de Vivienda y se adiciona un Componente de Electro Movilidad que apoya la descarbonización y la mejora de la calidad del aire en la CCSD
B.15 Operaciones de Cofinanciamiento	N/A	No es una operación cofinanciada	N/A
B.16 Sistemas Nacionales	N/A	El Programa no utilizará los sistemas de salvaguardias nacionales	N/A

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
B.17 Adquisiciones	Proceso ambiental y socialmente responsable de adquisiciones	Se aplicarán las provisiones del caso para que los bienes y servicios adquiridos en las operaciones se produzcan de manera ambiental y socialmente sostenible en lo que se refiere al uso de recursos, entorno laboral y relaciones comunitarias	Condición especial de ejecución: los pliegos de licitación de las obras incluirán los requisitos de salvaguardas ambientales y sociales.
<b>OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales</b>			
A.2 Análisis y gestión de escenario de riesgos tipo 2.	La operación se encuentra en un área geográfica expuesta a peligros naturales. El cambio climático puede aumentar la frecuencia y / o intensidad de algunos peligros	Las obras de reforma integral de calles incluyen la mejora del drenaje pluvial y el soterramiento de cableado eléctrico y de telefonía, lo que contribuirá a disminuir la vulnerabilidad de la infraestructura urbana frente a huracanes y tormentas.	Las obras de reforma integral, a ser financiadas por DR-L1084, de calles incluyen la mejora del drenaje pluvial y el soterramiento de cableado eléctrico y de telefonía, lo que contribuirá a disminuir la vulnerabilidad de la infraestructura urbana frente a huracanes y tormentas.

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
A.2 Gestión de contingencia (Plan de respuesta a emergencias, plan de seguridad y salud de la comunidad, plan de higiene y seguridad ocupacional).	Respuesta a situaciones de contingencia por desastres naturales y accidentes laborales.	Las operaciones financiadas por el Banco incluirán medidas necesarias para reducir el riesgo desastres naturales o accidentes laborales.	El PGAS actualizado del Programa DR-L1084/DR-G0004 establece planes de respuesta que tienen que ser implementados por la UCP y los contratistas.
			Se ha identificado la necesidad de la formulación de un Plan de Gestión de Desastres Naturales con directrices y procedimientos de respuesta de los diferentes estamentos gubernamentales en caso de acontecer algún desastre natural en la CCSD
OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario			
Minimización del Reasentamiento	N/A	La operación hará remodelación física de vivienda y asistencia técnica para la regularización de títulos	N/A
Análisis del Riesgo de Empobrecimiento	N/A		N/A
Requerimiento para el Plan de Reasentamiento y/o Marco de Reasentamiento	N/A		N/A
Consultas del Plan de Reasentamiento	N/A		N/A
Requerimiento de Programa de Restauración del Modo de Vida	N/A		N/A
Consentimiento (Pueblos Indígenas y otras Minorías Étnicas Rurales)	N/A		N/A

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
OP-765 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas			
Requerimiento de Evaluación Sociocultural	N/A	La operación no tiene impacto sobre pueblos indígenas	N/A
Negociaciones de Buena Fe y documentación adecuada / Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados	N/A		N/A
Requerimiento de Plan o Marco de Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas	N/A		N/A
Cuestiones Discriminatorias	N/A		N/A
Impactos Transfronterizos	N/A		N/A
Impactos sobre Pueblos Indígenas Aislados	N/A		N/A
OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo			
Consulta y participación efectiva de mujeres y hombres	Cumplimiento con los lineamientos de la Política	El Programa ofrece oportunidades para promover la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres	Los criterios de acceso a las subvenciones para mejora de vivienda y pequeños negocios priorizarán a las mujeres cabeza de familia y otros grupos en situación de desventaja
Aplicación del análisis de riesgo y salvaguardias.			
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	Divulgación de los análisis ambientales y sociales del Programa	Disponibilidad del Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) en el sitio web del Banco	La documentación está en fase de preparación

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
Disposiciones para la Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del Proyecto			La documentación está en fase de preparación

## Apéndice 1: Mapas

Figura 1: Mapas de la Ciudad Colonial de Santo Domingo, siglo 16 y siglo 21



Figura 2: Localización de las obras en calles prioritizadas, Zona Colonial (ERV-INDUS, 2018)

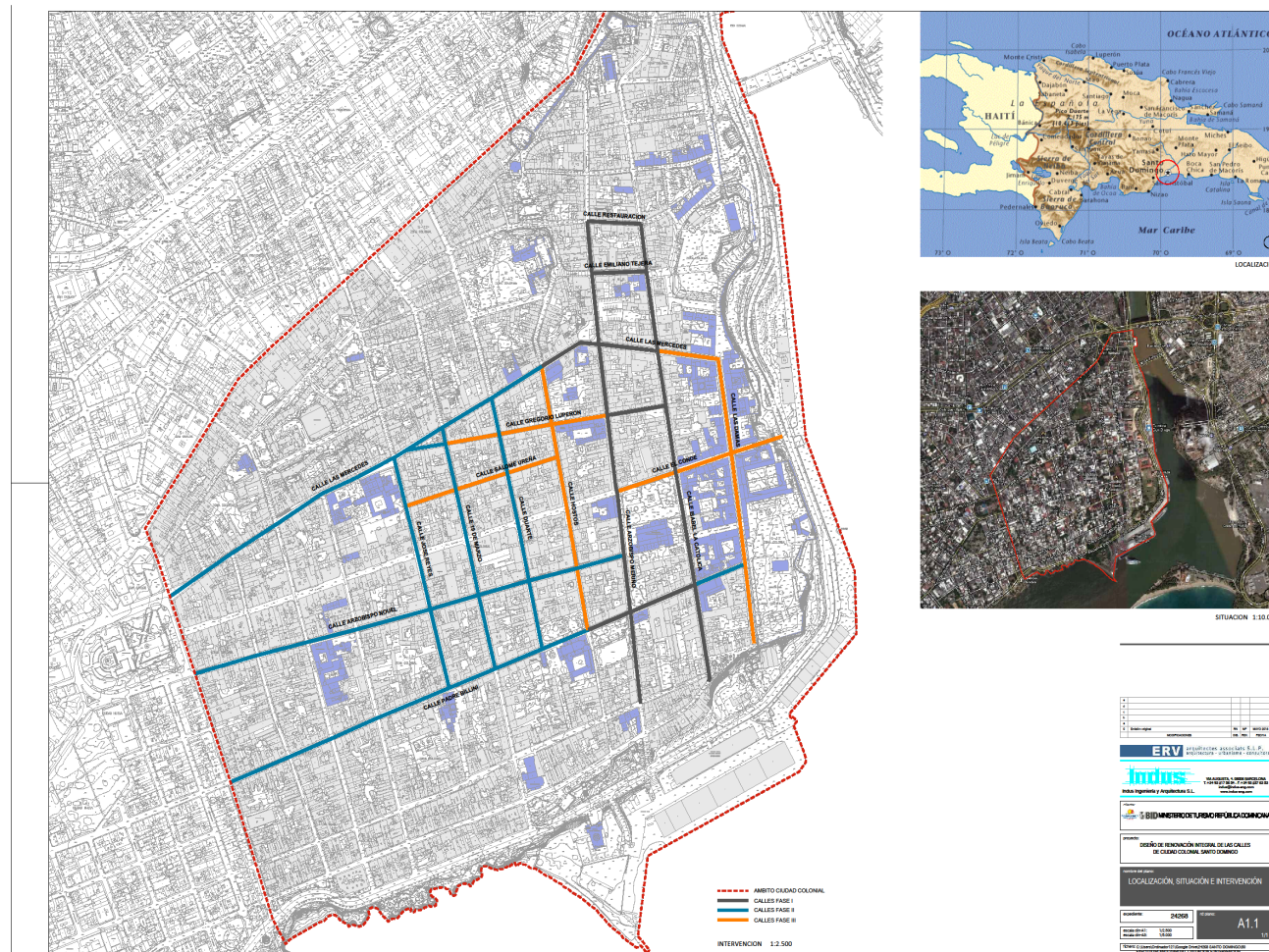


Figura 3. Riesgo alto de peligro por marejada ciclónica por huracán



Figura 4. Riesgo moderado de Tsunami



## ÍNDICE DE TRABAJOS SECTORIALES

Estudios Documentos técnicos	Descripción	Estado	Referencia electrónica
<b>Diseño de proyectos</b>	<b>Componente 1. Piloto de Electro Movilidad</b>		
	Estrategia de implementación para proyecto piloto de electro movilidad en Ciudad Colonial	Por contratar	No aplica
	Plan Nacional de Movilidad Eléctrica	Concluido	<a href="#">EZSHARE-1520982400-6</a>
	Plan de Movilidad Urbano Sostenible	Concluido	<a href="#">EZSHARE-1520982400-7</a>
	Congestión urbana en América Latina y el Caribe: características, costos y mitigación	Concluido	Enlace electrónico público
	Programa de apoyo a la movilidad, transporte terrestre y seguridad vial en la República Dominicana (DR-L1132; 4914/OC-DR)	Concluido	<a href="#">Propuesta de Préstamo</a>
	<b>Componente 2. Mejoramiento de Vivienda</b>		
	Hábitat para la Humanidad. (2021). Actualización de caracterización de vivienda en la Ciudad Colonial.	En proceso	No aplica
	Gil, Margarita. (2015). Diagnóstico de la Titularidad de Solares en la Ciudad Colonial y los Niveles de Compraventa.	Concluido	<a href="#">IDBDocs39884703</a>
	MITUR. (2015). Censo de Población y Vivienda de la Ciudad Colonial.	Concluido	<a href="#">Enlace Electrónico</a>
	Programa Integral de Desarrollo Turístico y Urbano de la Ciudad Colonial de Santo Domingo (DR-L1084; 3879/OC-DR)	Concluido	<a href="#">Propuesta de Préstamo</a>
<b>Viabilidad ambiental y social</b>	Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) del programa, el cual incluirá un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS).	En revisión	No aplica
<b>Viabilidad económica</b>	Análisis costo beneficio del programa. Se llevará a cabo un análisis de sensibilidad del programa costo-beneficio Programa Integral de Desarrollo Turístico y Urbano de la Ciudad Colonial de Santo Domingo.	Por desarrollar	No aplica

<b>Estudios Documentos técnicos</b>	<b>Descripción</b>	<b>Estado</b>	<b>Referencia electrónica</b>
<b>Resultados e impactos del Programa</b>	Plan de Monitoreo y Evaluación de Resultados e Impactos del Programa.	Por desarrollar	No Aplica
<b>Viabilidad de la ejecución del proyecto</b>	Elaboración del Reglamento Operativo del Programa.	Por desarrollar	No aplica

# CONFIDENCIAL

<sup>1</sup> 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).