

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

REPÚBLICA DOMINICANA

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

(DR-G0004)

PROPUESTA DE FINANCIAMIENTO NO REEMBOLSABLE

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Luis Schloeter (CSD/HUD), Jefe de Equipo; Manuel Rodríguez (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Alejandro López-Lamia; Ophelie Chevalier; Ana García; Jessica Guzmán; Dianela Ávila y María Alejandra Villota (CSD/HUD); Héctor Baldivieso y Alexandra Alvear (INE/ENE); Benoit Lefevre (CCS/CDR); Ana Cuesta y Laisa Rachter (SPD/SDV); Fredrik Lindblom, Leyson Valdivieso y María Escovar (ESG/CPN); Alvaro Sanmartín y María Landázuri (LEG/SGO); Yonaida Encarnación y Jan Roque (CID/CDR); Denise Salabie, Romina Kirkagacli y Miriam Garza (VPC/FMP); y Kai Hertz (ORP/GCM).

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

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO	1
I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS	2
A. Antecedentes, problemática y justificación	2
B. Objetivos, componentes y costo	13
C. Indicadores claves de resultados.....	15
II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS	15
A. Instrumentos de financiamiento	15
B. Riesgos ambientales y sociales.....	16
C. Riesgos fiduciarios.....	17
D. Otros riesgos y temas claves.....	17
III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN	18
A. Resumen de los arreglos de implementación	18
B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados.....	21

ANEXOS	
Anexo I	Matriz de Efectividad en el Desarrollo
Anexo II	Matriz de Resultados
Anexo III	Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

ENLACES ELECTRÓNICOS REQUERIDOS (EER)	
EER#1	Plan de Ejecución Plurianual (PEP) / Plan Operativo Anual (POA)
EER#2	Plan de Monitoreo y Evaluación (3879/OC-DR y DR-G0004)
EER#3	Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS)
EER#4	Plan de Adquisiciones

ENLACES ELECTRÓNICOS OPCIONALES (EEO)	
EEO#1	Análisis Económico
EEO#2	Análisis Institucional
EEO#3	Anexo Género y Diversidad
EEO#4	Anexo Técnico de Infraestructura y Cambio Climático
EEO#5	Inventario de las Condiciones Físicas, Sociales, Legales y Financieras de las viviendas sociales de los barrios de la Zona Norte de Ciudad Colonial
EEO#6	Diseño de Programa de Mejoramiento de Vivienda para Ciudad Colonial
EEO#7	Nota Técnica Piloto de Electromovilidad
EEO#8	Plan de Comunicaciones y Visibilidad
EEO#9	Plan de Gestión Ambiental y Social
EEO#10	Formulario de Solicitud de la UE
EEO#11	Reglamento Operativo del Programa
EEO#12	Matriz de Resultados 3879/OC-DR y DR-G0004
EEO#13	Tabla de Costo y Financiamiento de los Programas 3879/OC-DR y DR-G0004
EEO#14	Electromobility Brief
EEO#15	Filtro de Política de Salvaguardias (SPF) y Formulario de Evaluación de Salvaguardia (SSF)

ABREVIATURAS	
ADN	Ayuntamiento del Distrito Nacional
ALC	América Latina y el Caribe
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CCSD	Ciudad Colonial de Santo Domingo
CONAPE	Consejo Nacional de la Persona Envejeciente
CRF	Marco de Resultados Corporativos – por sus siglas en inglés
EDGE	<i>Excellence In Design for Greater Efficiencies</i>
EFA	Estados Financieros Auditados
GEI	Gases de Efecto Invernadero
GSD	Gran Santo Domingo
HH	Hábitat para la Humanidad
IFC	Corporación Financiera Internacional (IFC, por sus siglas en inglés)
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
IGR	Operación de inversión no reembolsable (IGR, por sus siglas en inglés)
INTRANT	Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre
MINC	Ministerio de Cultura
MITUR	Ministerio de Turismo
MIVHED	Ministerio de Vivienda, Hábitat y Edificaciones
OE	Organismo Ejecutor
OMSA	Oficina Metropolitana de Servicio de Autobuses
PcD	Personas con Discapacidad
PGAS	Plan de Gestión Ambiental y Social
PIB	Producto Interno Bruto
PMR	Informe de Monitoreo de Resultados del Programa
PMUS	Plan de Movilidad Urbano Sostenible
PSG	<i>Project Specific Grants</i>
UCP	Unidad Coordinadora
UE	Unión Europea
UNESCO	Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura

RESUMEN DEL PROYECTO
REPÚBLICA DOMINICANA
PROGRAMA INTEGRAL DE DESARROLLO TURÍSTICO Y URBANO DE LA
CIUDAD COLONIAL DE SANTO DOMINGO
(DR-G0004)

Términos y Condiciones Financieras			
Beneficiario:			
República Dominicana			Período de desembolso: 3,5 años
Organismo Ejecutor:			
Ministerio de Turismo (MITUR)			Período de implementación: 3,5 años
Fuente			Moneda de aprobación: Euros
Monto en Euros (€)		Monto en Dólares Estadounidenses (US\$)	
BID (Unión Europea):	3.210.000 ^(a)	3.827.762 ^(b)	
Total:	3.210.000	3.827.762	
Comisión de administración	210.000	250.415	
Total disponible para el Programa		3.000.000	3.577.347
Esquema del Proyecto			
Objetivo/descripción del proyecto: El objetivo principal de la Operación de inversión no reembolsable (IGR) 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.			
Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento no reembolsable para inversión: (i) que se apruebe el Reglamento Operativo del Programa (ROP) en los términos acordados previamente con el BID; y (ii) que el MITUR haya suscrito los convenios de coordinación interinstitucional con el Ministerio de Vivienda, Hábitat y Edificaciones (MIVHED), Ayuntamiento del Distrito Nacional (ADN), Ministerio de Cultura (MINC), Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) y la Oficina Metropolitana de Servicio de Autobuses (OMSA) (¶3.9) para acordar la transferencia de bienes y las responsabilidades de cada institución durante el programa.			
Condiciones contractuales especiales de ejecución: Véanse las condiciones especiales contenidas en el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) y el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS).			
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna.			
Alineación Estratégica			
Desafíos^(c):	SI <input checked="" type="checkbox"/>	PI <input checked="" type="checkbox"/>	EI <input type="checkbox"/>
Temas Transversales^(d):	GE <input checked="" type="checkbox"/> y DI <input checked="" type="checkbox"/>	CC <input checked="" type="checkbox"/> y ES <input checked="" type="checkbox"/>	IC <input type="checkbox"/>

^(a) Los recursos no reembolsables que facilitará la Unión Europea (UE) estarán sujetos a la disponibilidad y la aprobación de la UE. Los fondos serán administrados por el Banco como financiamiento no reembolsable para un proyecto específico (PSG por sus siglas en inglés), de conformidad con el documento SC-114 y según los términos del Acuerdo Marco entre la Comisión Europea y el Banco Interamericano de Desarrollo, del 29 de septiembre de 2020 (GN-2605-5). Conforme se estipula en dicho documento, el compromiso de la UE se establecerá en un acuerdo de contribución independiente (acuerdo de delegación). Los recursos de la UE podrán desembolsarse una vez que la UE y el Banco hayan firmado el convenio de delegación y que el Banco haya recibido los fondos de la UE. El Banco cobrará una comisión administrativa (un 2% del monto del PSG) una vez que reciba la primera cuota del pago. Se considerará que toda referencia en este documento al Acuerdo Marco de 2019 entre la UE y el BID remite, según proceda, a cualquier enmienda o reinstauración de dicho acuerdo marco que puedan efectuar la UE y el BID y que esté en vigor en la fecha de firma del convenio de delegación.

^(b) El cambio aplicado el 16 de marzo de 2021 fue de US\$1,19/€. La UE pagará sus contribuciones al PSG en euros (€), que se convertirán inmediatamente a dólares estadounidenses cuando los reciba el Departamento de Finanzas del Banco. El Departamento de Finanzas comunicará al equipo de proyecto el tipo de cambio aplicado a cada contribución.

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

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

I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, problemática y justificación

- 1.1 La República Dominicana tiene una de las economías más estables de América Latina y el Caribe (ALC). El país registró un crecimiento económico anual, durante la última década (2010-2019), del 5,6%¹ en términos reales, por encima del promedio del 2,1% de la región. La estabilidad macroeconómica ha contribuido a promover la inversión extranjera directa, particularmente en el sector turístico².
- 1.2 El país es reconocido como uno de los principales destinos turísticos del Caribe Insular y Centro América. En 2019, recibió 6,4 millones de pasajeros no residentes, equivalente al 17% de todos los visitantes de dicha región. Según el Banco Central, en este año, los ingresos por turismo representaron un 36% de las exportaciones de bienes y servicios³. Así mismo, la actividad turística es un sector generador y multiplicador de empleos. Se estima que de cada 2,5 empleos que se crean de forma directa en el sector turístico, se generan casi tres plazas de empleo adicionales⁴. Pese al impacto de la pandemia, que supuso una caída de 63% en la llegada de visitantes internacionales en 2020 con respecto al 2019, la industria turística ha mostrado una rápida recuperación⁵. En junio de 2021, el país había recuperado el 80% de los visitantes a niveles pre-COVID-19⁶.
- 1.3 La República Dominicana ha desarrollado polos turísticos para diversificar su oferta a los visitantes. Entre los principales destinos destacan Punta Cana – Bávaro, Puerto Plata, Samaná, La Romana y Santo Domingo. Entre los primeros cuatro, la oferta turística se limita a sol y playa, lo que desincentiva a otros segmentos del mercado turístico. Por lo tanto, para promover el desarrollo económico a través del turismo, el estado dominicano, mediante el Ministerio de Turismo (MITUR), ha procurado la diversificación de los productos turísticos, principalmente promoviendo el turismo cultural en Santo Domingo⁷, la capital del país.
- 1.4 **La Ciudad Colonial de Santo Domingo (CCSD) como eje estratégico de desarrollo turístico y urbano.** En Santo Domingo predomina el turismo cultural por ser la cuna de la Ciudad Colonial. 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

¹ MITUR. (2021). Informe Mensual junio 2021. Sistema de Inteligencia Turística.

² En 2019, el 45% de la Inversión Extranjera Directa se concentró en el sector turístico.

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

⁴ MITUR. (2021). Informe Mensual Junio 2021. Sistema de Inteligencia Turística.

⁵ BID. (2021). Informe Sectorial CRNA República Dominicana – Turismo.

⁶ MITUR. (2021). [Destacan la recuperación del turismo dominicano](#).

⁷ MITUR. (2018). [Revitalización de Ciudad Colonial, convierte a Santo Domingo en 2da Ciudad Más Amigable del Mundo en el "Reader's Choice Awards 2018"](#).

gastronomía local. Se estima que el 28% de sus negocios forman parte de las industrias creativas⁸.

- 1.5 A pesar de ser un sitio de valor patrimonial y cultural, la CCSD también se caracteriza por albergar a hogares en condiciones de marginalidad y segregación, con una alta presencia de familias de bajos ingresos, y altos grados de degradación urbano espacial. Aunque no hay datos desagregados de pobreza, se estima que el 60% de la población de la CCSD no supera la educación secundaria⁹. Esta realidad es predominante en la zona norte de la CCSD; en particular, en las comunidades de San Lázaro, San Miguel, San Antón y Santa Barbara. Las viviendas en dichas comunidades se ven amenazadas tanto por sus condiciones de vulnerabilidad social, como por los impactos del cambio climático ([EEO#5](#))¹⁰.
- 1.6 **Apoyo del Banco a la revitalización de la CCSD.** La CCSD tiene el potencial de convertirse en un centro de atracción turística de reconocimiento mundial. Esto generaría la diversificación del turismo de la República Dominicana, contribuyendo al crecimiento económico y al bienestar social de los dominicanos. Reconociendo este potencial, el Banco ha apoyado su revitalización desde 2011 a través de dos programas de préstamos. El primero fue el “Programa de Fomento al Turismo” ([2587/OC-DR](#)). Esta operación fue aprobada en el 2011 y contó con un financiamiento de US\$30 millones. Su objetivo principal era incrementar el ingreso y el empleo generado por el turismo en la CCSD. El programa concluyó en 2018 y obtuvo logros importantes, incluyendo la recuperación integral de más de 2,5 kilómetros de calles; la recuperación de más de 900 fachadas; la instalación de luminarias en espacios públicos. Dichos logros contribuyeron a dinamizar la economía local de la zona colonial. Se estima que el programa generó una inversión privada de más de US\$100 millones, contribuyó a la apertura de al menos 300 nuevos proyectos comerciales entre 2012 y 2015¹¹, e influyó en el incremento del número de dominicanos empleados en el sector turismo (de 18.339 en 2011 a 23.405 en 2018).
- 1.7 Para alcanzar la revitalización integral y sostenible de la CCSD se requiere de inversiones en diferentes áreas, incluyendo transporte y movilidad, ordenamiento territorial y gestión del suelo, vivienda, y hábitat, seguridad, y capacidad fiscal e institucional. Por ello, el Banco aprobó un segundo préstamo en 2016 – el “Programa Integral de Desarrollo Turístico y Urbano de la Ciudad Colonial” ([3879/OC-DR](#)). Esta operación cuenta con un financiamiento de US\$90 millones, y alcanzó la elegibilidad en julio de 2020. Este programa tiene un objetivo más amplio que el anterior 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. Este programa está actualmente en fase incipiente de implementación por el Ministerio de Turismo, y las principales actividades en etapa de diseño. Este programa alcanzó elegibilidad parcial para

⁸ MITUR. (2017). Censo de Negocios.

⁹ MITUR. (2015). Censo de la Ciudad Colonial de Santo Domingo.

¹⁰ HH. (2021). Diseño de Programa de Mejoramiento de Vivienda para Ciudad Colonial.

¹¹ Arecoa. (2017). Ciudad Colonial retoma valor turístico tras inversión de más de 130 millones de dólares.

iniciar desembolsos en julio de 2020 por demoras en el cumplimiento de las condiciones previas al primer desembolso establecidas en el contrato de préstamo. Esas demoras fueron causadas por la falta de mecanismo de gestión y de coordinación interinstitucional para la CCSD. El Programa busca resolver esta debilidad, con una intervención integral que toma en cuenta el espacio físico, el marco de gestión, y el potencial económico de la zona.

- 1.8 Complementariamente, esta operación de inversión no reembolsable (IGR, por sus siglas en inglés), preparada a solicitud del Gobierno de República Dominicana¹², busca ampliar el alcance de ciertas actividades del [3879/OC-DR](#) a saber: (i) en materia de movilidad, la implementación de un proyecto piloto de electromovilidad como parte del Plan de Movilidad Urbano Sostenible (PMUS) del Gran Santo Domingo (GSD)¹³ y de la CCSD; y (ii) aumentar el número de viviendas a mejorar en la CCSD. Estas actividades están contempladas en el Componente 1 y 2 del [3879/OC-DR](#), respectivamente y contribuyen al alcance de los objetivos específicos 1 y 2 del [3879/OC-DR](#).
- 1.9 **Descripción del problema y sus consecuencias.** A pesar de las inversiones realizadas durante la última década, la CCSD presenta retos que limitan su aprovechamiento. Entre los principales desafíos que persisten en la CCSD se evidencian los de movilidad urbana y de acceso a vivienda de calidad, 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.
- 1.10 **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 el GSD 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 público¹⁴, con un parque automotor creciente a un promedio de 6,5% en los últimos 15 años. El sistema de transporte público presenta en su conjunto retos importantes¹⁵ para lograr una eficiente provisión de servicios al usuario, adecuados estándares de seguridad vial y esquemas operacionales que respondan a esquemas de gobernanza y planificación adecuados, incluyendo planes periódicos de renovación vehicular¹⁶.
- 1.11 Por un lado, exceptuando la oferta pública de servicios de transporte masivo, la red de transporte público colectivo¹⁷ es atomizada e informal. No tiene paradas

¹² El 17 de enero de 2020 la Dirección General de Cooperación Multilateral del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo envió una carta a la Representación del Banco para informarle sobre la iniciativa “Mejorando las Intervenciones a Favor de Ciudades Sostenibles”, e invitar al Banco a presentar propuestas de proyectos. A partir de dicha carta, el equipo de proyecto y la Unidad Ejecutora del programa de crédito (3879/OC-DR), trabajaron de manera coordinada para presentar una propuesta para la consideración de la UE. La propuesta fue enviada el 23 de octubre de 2020 y aprobada en 2021.

¹³ Incluye el Distrito Nacional, Santo Domingo Norte, Este y Oeste.

¹⁴ BID. (2021). Programa de apoyo a la movilidad, transporte terrestre y seguridad vial en la República Dominicana.

¹⁵ INTRANT. (2019). Plan de Movilidad Urbano Sostenible del Gran Santo Domingo.

¹⁶ La flota vehicular de transporte público presenta una edad media de 23 años y está compuesta principalmente por buses o “guaguas”, carros públicos o “conchos” (que operan como taxis colectivos que ofrecen sus servicios por las principales ciudades del país), taxis y motoconchos.

¹⁷ BID. (2021). Congestión urbana en América Latina y el Caribe: características, costos y mitigación.

fijas, lo que conlleva a la recogida y descenso de pasajeros en cualquier punto, afectando la velocidad comercial del servicio y reduciendo la seguridad vial¹⁸. Esto presenta importantes impactos y externalidades cuantificables. Por ejemplo, se estima que el costo de la congestión vehicular en Santo Domingo representa el 0,7% del Producto Interno Bruto (PIB)¹⁹ de la ciudad. En adición, se reportan en el GSD más de 2 mil siniestros de tránsito por año producto del no cumplimiento de las normas de tránsito y de la mala condición de los vehículos.

- 1.12 Con relación a la zona colonial, ésta carece de una estructura de planificación para la red vial y sus espacios públicos, lo cual ha repercutido significativamente en la movilidad, en términos de: (i) dependencia del vehículo privado para la realización de los viajes en el área de influencia, incluyendo un 15,4% de viajes que no tienen origen-destino en la zona colonial; (ii) la ausencia de lugares de estacionamiento por fuera de las vías (tan sólo hay 830 plazas), lo cual genera la ocupación de éstas sin ninguna regulación; (iii) la falta de infraestructura para modos no motorizados incluyendo aceras amplias, iluminación, cruces, carriles exclusivos, entre otros; (iv) la superposición en las cinco rutas que transitan al interior de la zona colonial y la inexistencia de paradas fijas; (v) la operación de carga y descarga sobre espacios destinados al peatón o al tráfico vehicular; y (vi) la atomización y falta de organización para la prestación de los servicios de taxi, sumado a una flota vehicular donde el 75% tiene más de trece años de antigüedad. Los retos en materia de transporte y movilidad son percibidos como un aspecto importante a resolver por más del 95% de los residentes de la CCSD²⁰.
- 1.13 Por otra parte, el sector del transporte en la República Dominicana es uno de los mayores generadores de contaminación ambiental, en emisiones de CO₂ y material particulado²¹. Aunque el país emite menos del 0,1% de las emisiones globales de Gases de Efecto Invernadero (GEI), el sector transporte genera la mayor cantidad de emisiones²². A su vez, en el GSD, el 20% de las emisiones de CO₂eq corresponden al transporte. Del total de emisiones de CO₂ por viajero y habitante del GSD, el promedio es de 128 g para todos los modos de transporte. Las emisiones de los vehículos particulares sobrepasan las emisiones de los otros modos de transporte²³ y son menos eficientes por el hecho que tienen un promedio de pasajeros bajo de 1,4 personas por vehículo²⁴. En este sentido, emiten más por pasajero que los buses (guaguas). Estos últimos, aun emitiendo mucho más por vehículo, representan menos emisiones por pasajero porque suelen tener ocupaciones mucho mayores. Esta situación se agrava en el centro histórico, donde no existe una planificación urbana orientada a modos no motorizados las calles son más estrechas y la velocidad de circulación es prácticamente similar a la del peatón, agravando la congestión y las emisiones contaminantes. Aunado a lo anterior, se estima que el número de vehículos obsoletos que pasan por la periferia o atraviesan el centro histórico ha aumentado,

¹⁸ INTRANT. (2019). Plan de Movilidad Urbano Sostenible del Gran Santo Domingo y Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Ciudad Colonial de Santo Domingo.

¹⁹ BID. (2021). Congestión urbana en América Latina y el Caribe: características, costos y mitigación.

²⁰ MITUR. (2015). Censo de la Ciudad Colonial de Santo Domingo.

²¹ Agencia Internacional de Energía. (2010). Evaluación 2010.

²² Agencia de Estados Unidos para el Desarrollo Internacional. (2013). Informe de evaluación de la vulnerabilidad al cambio climático en República Dominicana.

²³ Los carros suman un 56% de las emisiones actuales, seguidos por los conchos (16%) y los buses/guagua (15%).

²⁴ BID. (2020). Plan Nacional de Infraestructura de República Dominicana.

superando las 4.300 unidades por día²⁵. Esto contribuye con la emisión de GEI. La CCSD supera en 150% los límites máximos de material particulado establecidos por la Organización Mundial de la Salud, factor indicativo de la magnitud del problema²⁶.

- 1.14 **Vivienda y hábitat:** El déficit habitacional en la República Dominicana superaba las 800.000 unidades según cifras oficiales en 2017, convirtiéndose en una de las principales fuentes de desigualdad. La inversión pública en vivienda social es de 0,03% del PIB – significativamente por debajo del promedio de los países de ALC, donde la inversión alcanza entre 1% y 2% del PIB. El déficit habitacional también afecta a la CCSD. Existen tres retos principales en cuanto a las condiciones de habitabilidad en la CCSD: (i) las viviendas presentan déficits en los materiales de construcción, en su estabilidad estructural, y en el acceso a servicios básicos; (ii) las viviendas son vulnerables a los impactos de cambio climático; y (iii) existe una baja titularidad de las propiedades.
- 1.15 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 acceso a servicios básicos²⁷. 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 adecuados. 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, en los barrios de Santa Barbara, San Antón, San Lázaro y San Miguel, donde se concentran las familias vulnerables y de bajos ingresos que habitan en la CCSD.
- 1.16 Hogares en la Zona Norte de la Ciudad Colonial. Santa Barbara, San Antón, San Lázaro y San Miguel agrupan alrededor de la mitad de la población de la CCSD. Según un estudio reciente de Hábitat para la Humanidad (HH)²⁸, una tercera parte de los hogares en estos barrios genera ingresos equivalentes a un salario mínimo o menos, y dos terceras partes de la población tiene un grado de instrucción de educación secundaria o menor. Una quinta parte de los hogares son monoparentales (integrado por uno de los dos padres). Además, el 20% de los hogares tienen al menos un miembro familiar con algún tipo de discapacidad, siendo la principal de carácter física o motora.

²⁵ MITUR. (2017). Implementación Plan de Movilidad Urbana Sostenible Ciudad Colonial de Santo Domingo.

²⁶ INTRANT. (2020). Plan Nacional de Movilidad Eléctrica.

²⁷ HH 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.

²⁸ HH. (2021). Inventario de las Condiciones Físicas, Sociales, Legales y Financieras de las viviendas sociales de los barrios de la Zona Norte de Ciudad Colonial.

Ilustración 1. Mapa de la Ciudad Colonial de Santo Domingo: Barrios de la Zona Norte



Fuente: Hábitat para la Humanidad ([EEO#5](#))

- 1.17 Según dicho estudio, el 46% de las viviendas están en condiciones regulares, mientras que el 35% son consideradas como no aptas para ser habitadas²⁹. Estas se caracterizan por tener construcciones muy precarias, improvisadas, y de baja calidad. También presentan daños estructurales que exacerban su grado de vulnerabilidad. Esto se evidencia en casos recientes de derrumbes de vivienda en la zona colonial³⁰. Por otra parte, un 35% de las viviendas tienen deficiencias en los baños y dormitorios. Al menos un 15% de las unidades habitacionales no cuentan con baños dentro de su estructura ([EEO#6](#)).
- 1.18 Adicionalmente, la mayoría de las viviendas tienen espacios insuficientes para evitar el hacinamiento, midiendo menos de 50m². Así mismo, estas unidades habitacionales tienen poco espacio para una adecuada ventilación e iluminación, dificultando su adaptación a las condiciones climáticas – aspectos que pueden incidir en la salud física y mental de los residentes.
- 1.19 Aunque la mayoría (94%) de los hogares reporta tener acceso a servicios básicos, incluyendo agua, aseo urbano y electricidad, la interrupción en los primeros dos servicios es frecuente. Sólo 3% de la población recibe agua potable de forma continua. La mayoría (61%) recibe agua potable cada dos días y el 83% tiene acceso al servicio de aseo urbano una vez por semana, lo que supone un riesgo de salud pública. Esto a pesar de que la mayoría de los hogares pagan por tales servicios en las cuatro comunidades mencionadas. El servicio más estable es el servicio eléctrico – el 95% de los hogares cuenta con un servicio ininterrumpido de energía eléctrica.
- 1.20 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 inundaciones³¹, tal como lo destaca HH ([EEO#6](#)).
- 1.21 Las implicaciones de la falta de vivienda de calidad están ampliamente documentadas por la literatura, con consecuencias directas en la superación de

²⁹ Este dato responde al cruce de los índices de acceso a servicios, condiciones espaciales y materiales y el hacinamiento (HH, 2021. [EEO#5](#)).

³⁰ N Digital. (2021). Colapsa piso de apartamento en la Zona Colonial.

³¹ ADN. (2016). Programa de Planificación para la Adaptación Climática.

la pobreza multidimensional. Los hogares en déficit habitacional presentan problemas de salud y tienen acceso limitado a servicios de educación. También tienen desafíos para su desarrollo económico. Un análisis en México demostró que la mejora material de suelos en viviendas informales redujo la incidencia de casos de diarrea, anemia y parásitos en niños³². Otra investigación encontró que los niños que residen en viviendas precarias tienen menor tasa de inscripción, asistencia y desempeño en las escuelas³³. Por otro lado, la vivienda puede facilitar el acceso al financiamiento formal y contribuir a la eficiencia del mercado laboral. Poseer una vivienda, con títulos de propiedad, representa un activo para los hogares, permitiéndoles acceder al mercado formal de créditos y financiamiento³⁴.

- 1.22 Por ello, otro de los retos identificados es la escasa titularidad en la CCSD. Esto limita el dinamismo de la oferta de vivienda y coloca a los hogares de ingresos medios y bajos en un estado de vulnerabilidad. Se estima que sólo el 43% de las viviendas de la zona norte de la CCSD tienen un título de propiedad^{35 36}.
- 1.23 **Brechas de género y diversidad.** La 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)³⁷. En la CCSD, datos de HH (2021) indican que el 65% de las jefaturas de hogar son mujeres, de las cuales más del 67% es mayor de 56 años. En los hogares con jefatura femenina, cerca del 75% alquila su vivienda y la mayoría gana menos del salario mínimo. En cuestión de tenencia de propiedad, alrededor del 52% de los hogares sin título de propiedad son encabezados por una mujer. En aspectos de diversidad, datos de HH (2021), confirman que en la CCSD alrededor del 20% de los hogares tiene al menos una persona con discapacidad (PcD) o movilidad reducida, de los cuales la mayoría son encabezados por mujeres. Del total de discapacidad, un 65% tiene discapacidad física o motora. Datos nacionales indican que el 67% de las PcD vive en condiciones de pobreza³⁸. En cuanto a movilidad, datos del país indican que las PcD motriz destinan entre el 37% y el 40% de sus salarios para traslados por la falta de opciones inclusivas. Igualmente, la Evaluación de Mapas de Viajes Santo Domingo³⁹, informa sobre la falta de empatía hacia PcD en el transporte. El 100% de los participantes informó tener miedo por su seguridad física en los recorridos de transporte público. Por ello, se recomienda integrar el diseño de accesibilidad universal en materia de transporte público, infraestructura de vivienda y en aceras, corredores peatonales y espacio público que se construya en la CCSD ([EEO#3](#)).

³² Gertler, P. et al. (2012). Evaluación de Resultados de Impacto del Programa Piso Firme Estado de Coahuila.

³³ Moreno, E. (2011). Habitantes de viviendas informales en el mundo. Naciones Unidas.

³⁴ Moraes, D. et al. (2011). El impacto económico de las soluciones progresivas y completas en vivienda. HH.

³⁵ BID. (2015). Acceso a Financiamiento para Mejora de Viviendas en la Base de la Pirámide en la República Dominicana ([3421A/OC-DR,3421B/OC-DR](#)).

³⁶ HH. (2021). Inventario de las condiciones físicas, sociales, legales y financieras de las viviendas sociales de los barrios de la zona norte de la Ciudad Colonial.

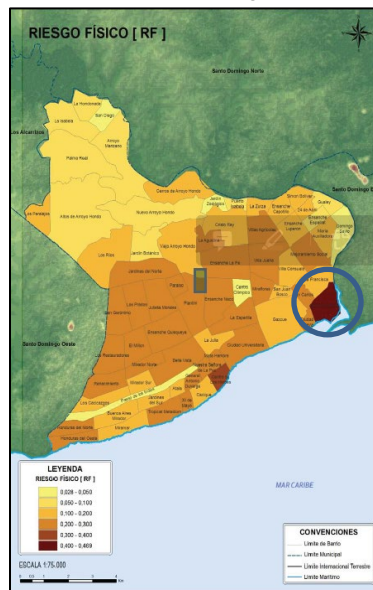
³⁷ BID. (2019). Desigualdades de Género en República Dominicana 2018-2020.

³⁸ Observatorio a la implementación de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. "Recomendaciones que contaron con el Estado en el 13º período de sesiones del Consejo de Derechos Humanos, en examen del EPU"

³⁹ BID. (2021). Mapas de viajes Santo Domingo. Mapas de Viaje de Cliente es una metodología desarrollada por el BID y la consultora Despacio para realizar una evaluación cualitativa sobre la accesibilidad a los sistemas de transporte público.

- 1.24 **Aspectos de cambio climático.** La República Dominicana se encuentra localizado en el denominado “Corredor de los Huracanes”, en donde suelen terminar las tormentas tropicales. Entre 1871 y 2018, más de 100 ciclones tropicales impactaron directamente al país. Asimismo, debido a su condición de insularidad, República Dominicana es uno de los países más vulnerables a los impactos del cambio climático. Según el Índice de Riesgo Climático Global (2020)⁴⁰, que indica el nivel de exposición y vulnerabilidad a los fenómenos climáticos extremos, de 183 países analizados, República Dominicana ocupa el puesto 99, considerando el año base 2018. El país sufre eventos recurrentes tales como inundaciones por lluvias extremas, ciclones tropicales y sequías, que afectan negativamente al medio ambiente, la economía nacional, los medios de subsistencia y las oportunidades de desarrollo sostenible del pueblo dominicano.
- 1.25 Dentro del contexto local, de acuerdo con el informe de Amenazas y Riesgos Naturales⁴¹, la mayor amenaza para el Distrito Nacional está asociada a eventos de huracán dada su ubicación costera en una de las áreas más activas de la cuenca del Atlántico Norte. Es posible observar, en la siguiente figura, cómo la zona de Ciudad Colonial (en marrón oscuro) está expuesta al mayor riesgo físico por huracanes y otros eventos climáticos.

Ilustración 2. Mapa de Riesgo físico en Ciudad Colonial



Fuente: Dirección General de Ordenamiento y Desarrollo Territorial (EEO#4)

- 1.26 **Propuesta de intervención.** Los retos en movilidad y vivienda tienen importantes impactos en la competitividad del turismo cultural, la economía local, el desarrollo social, y el cambio climático en la CCSD. Este IGR propone, por un lado, la implementación de un proyecto piloto de electromovilidad a fin de mejorar la circulación de pasajeros residentes y turistas dentro de la CCSD, y facilitar su traslado desde y hacia la CCSD en puntos estratégicos de Santo Domingo. Además, contribuirá a reducir la emisión de manera indicativa de los gases contaminantes y GEI en la zona patrimonial⁴². Los resultados del piloto permitirán

⁴⁰ [Global Climate Risk Index 2020.](#)

⁴¹ [Amenazas y Riesgos Naturales República Dominicana.](#)

⁴² Las paradas y rutas serán definidas en un estudio de prefactibilidad con el apoyo del INTRANT.

definir la estrategia para escalar la electromovilidad en la CCSD y Santo Domingo, tomando lecciones aprendidas sobre la tecnología, modelo de operación, y modelo tarifario⁴³ ([EEO#7](#))(¶1.37).

- 1.27 El IGR intervendrá viviendas en estado inadecuado procurando mejorar la calidad de vida y la economía de los habitantes de la CCSD, contribuyendo con los objetivos de género, diversidad y cambio climático (¶1.39). Mediante la intervención de mejoramiento de viviendas se priorizarán aspectos de género y diversidad al intervenir viviendas con jefatura femenina⁴⁴, jefatura de adulto mayor⁴⁵, o algún miembro con discapacidad⁴⁶. Esta priorización es consistente con la diversidad demográfica y etaria de la población que habita en el CCSD, así como con sus necesidades actuales y futuras en términos de movilidad reducida. Igualmente, para la actividad de regularización de títulos de propiedad se priorizará la regularización de títulos de mujeres cabezas de familia, tomando en cuenta la carga de cuidados. A través de estas intervenciones se planea potencializar el empoderamiento económico de las mujeres. Respecto a las intervenciones de cambio climático, las medidas de adaptación y mitigación están incluidas en el [EEO#4](#).
- 1.28 **Valor agregado de la donación de la Unión Europea (UE).** El aporte de la UE complementará las actividades del [3879/OC-DR](#), incluyendo la implementación del plan de movilidad urbana sostenible y el programa de mejoramiento de vivienda. La donación permitirá la puesta en marcha de un proyecto piloto de electromovilidad que está alineado con el Plan de Movilidad Urbano Sostenible. Además, permitirá aumentar el número de viviendas que se mejorarán en la CCSD en el marco del crédito. Se desarrollará un solo manual operativo para el programa de mejoramiento de vivienda. Por lo que esta donación permitirá incorporar nuevos aspectos a las actividades de mejoramiento de vivienda a financiar con recursos del [3879/OC-DR](#), incluyendo aquellos relacionados a cambio climático, género y diversidad.
- 1.29 **Justificación.** Transformar la CCSD en un polo turístico productivo, generador de empleo de calidad, y que mejore las condiciones de vida de los habitantes locales, requiere de importantes inversiones estratégicas, en este caso complementarias a las que está realizando el [3879/OC-DR](#), en sectores tales como el transporte y movilidad sostenible, y vivienda. La puesta en marcha de un proyecto piloto de electromovilidad mejorará la conectividad dentro de la zona colonial, y facilitará el acceso de personas desde Santo Domingo hacia la CCSD. También contribuirá con la reducción de las emisiones de gases contaminantes y GEI. De esta manera,

⁴³ En República Dominicana no existe actualmente una tarifa para el cargado de los vehículos eléctricos en las estaciones de carga.

⁴⁴ Por mujer cabeza de familia, se entiende a la mujer que sin importar su estatus civil ejerce la jefatura femenina de hogar y tiene bajo su cargo, afectiva, económica o socialmente, en forma permanente, hijos menores propios u otras personas incapaces o incapacitadas para trabajar.

⁴⁵ Consejo Nacional De La Persona Envejeciente (CONAPE). (2021). La Ley No. 352-98 de República Dominicana en su Artículo 1 considera como [adulto mayor](#) o "persona envejeciente" a "toda persona mayor de sesenta y cinco años, o de menos, que, debido al proceso de envejecimiento, experimente cambios progresivos desde el punto de vista psicológico, biológico, social y material."

⁴⁶ Organización Panamericana de la Salud. (2021). Por [persona con discapacidad](#) se entiende aquellas que tienen deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, en interacción con diversas barreras, pueden obstaculizar su participación plena y efectiva en la sociedad en igualdad de condiciones con los demás.

el IGR favorecerá la competitividad del turismo cultural en la CCSD y contribuirá con las metas de cambio climático de la República Dominicana. Los resultados permitirán desarrollar una estrategia para escalar la electromovilidad en Santo Domingo y otras ciudades del país. Además, el proyecto de mejoramiento de vivienda impactará positivamente en la vida de los habitantes de la zona colonial, promoviendo la integración y el desarrollo social, además de proteger vidas ante eventos climáticos. Dicho proyecto también contribuirá con la mitigación del cambio climático.

- 1.30 **Conocimiento del Banco sobre el sector y lecciones aprendidas.** El Banco tiene una amplia y reciente experiencia específica en programas de reforma del sector transporte y desarrollo urbano en República Dominicana ([4914/OC-DR](#)). Ha apoyado proyectos para la adquisición de flotas eléctricas y el despliegue de infraestructura de carga, así como la definición de políticas y estrategias de movilidad eléctrica en varios países de la región, entre ellos Barbados ([3843/OC-BA](#));, Costa Rica ([2747/OC-CR](#)) y República Dominicana ([ATN/OC-17390-RG](#)). Asimismo, a través de la cooperación técnica regional ([ATN/OC-16601-RG](#), [ATN/OC-16602](#), [ATN/OC-16603](#)), el Banco apoya a 11 ciudades y para promover la viabilidad fiscal, económica y modelos de negocios en apoyo a inversiones en autobuses eléctricos. Se destacan, entre las principales lecciones aprendidas, asegurar una estrecha coordinación con todos los sectores involucrados en materia de movilidad y desarrollo urbano. Por tanto, para la conceptualización de este programa, se inició un dialogo temprano con los principales actores.
- 1.31 El Banco también cuenta con valiosa experiencia en operaciones de vivienda y la revitalización de centros históricos. En el sector de vivienda, destacan programas de acceso a vivienda social a través de la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión para el Programa Sectorial Casa Para Todos (EC-O0004) en Ecuador; y el Programa de Vivienda y Mejoramiento Integral del Hábitat ([2565/BL-NI](#)) en Nicaragua. La experiencia del Banco sugiere que se logra un mayor impacto cuando los programas de vivienda son integrales. Por lo tanto, esta operación se beneficiará de las actividades del [3879/OC-DR](#) que contempla mejorar las calles, los espacios públicos, la movilidad urbana, y el servicio de aseo urbano, entre otros aspectos.
- 1.32 Respecto a la revitalización de centros históricos y áreas patrimoniales, el Banco ha financiado varias operaciones de crédito incluyendo, el Programa de Fomento al Turismo-Ciudad Colonial de Santo Domingo ([2587/OC-DR](#)), el Programa de Recuperación y Desarrollo Urbano de Valparaíso en Chile ([1703/OC-CH](#)), el Programa de Apoyo para la Conservación y Gestión del Patrimonio Cultural y Natural en Panamá ([4450/OC-PN](#), [4451/OC-PN](#)), y el Programa de Rehabilitación del Centro Histórico de Quito en Ecuador ([1630/OC-EC](#)). Entre las principales lecciones aprendidas está la necesidad de tomar acciones para evitar el desplazamiento de la población local vulnerable. Por tanto, este programa contempla las actividades de mejoramiento de vivienda para familias de bajos ingresos.
- 1.33 En cuanto a la implementación de la primera etapa de la revitalización de la Ciudad Colonial ([2587/OC-DR](#)), varias lecciones aprendidas se han adoptado para la implementación de este IGR. En el Programa 2587/OC-DR se manifestó la

necesidad de introducir opciones de movilidad sostenible. Dicha inquietud contribuyó a la decisión de proponer un piloto de electromovilidad que pudiera generar un cambio catalizador en el sector transporte de la zona. Respecto a los temas de gestión, el Programa [2587/OC-DR](#) destacó la importancia de fomentar la coordinación entre los diferentes entes públicos con competencia sobre el territorio de la zona colonial. Por lo tanto, en este IGR se estarán conformado mesas de trabajo que se harán oficiales mediante convenios de coordinación interinstitucional (§3.3).

- 1.34 **Alineación Estratégica.** Esta operación es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2024 (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 y tecnología costo-efectiva para lograr la eficiencia energética de las viviendas. Asimismo, se alinea con las áreas transversales de: (i) Equidad de género y diversidad, al priorizar a las mujeres jefes de hogar y a las personas con discapacidad en el programa de mejoramiento de vivienda, y priorizar la capacitación de las mujeres en aspectos de *eco-driving*, operación y mantenimiento de vehículos eléctricos. De igual forma, está contemplado un taller de sensibilización para los eco-drivers sobre la terminología, derechos y trato digno hacia los pasajeros con discapacidades⁴⁷; y (ii) Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental por medio de la disminución de las emisiones de CO2 derivada de la eficiencia energética en la movilidad (Componente 1); y el mejoramiento de vivienda (Componente 2), al fomentar la inclusión de medidas de resiliencia, eficiencia energética, uso de agua y materiales en las obras de infraestructura edilicia que permiten alcanzar al menos un 20% de reducción, con base a los proyectos estándar, acorde a la plataforma *Excellence In Design for Greater Efficiencies* (EDGE)⁴⁸ ([EEO#4](#)). Según la [metodología conjunta de los Bancos Multilaterales de Desarrollo](#), se estima que el 89,33% de los recursos del programa se invertirán en mitigación por la inclusión de medidas equivalentes a la obtención de la certificación EDGE e inversión en electromovilidad. Estos recursos contribuyen a la meta de financiamiento climático del BID (30% del volumen de aprobaciones anual).
- 1.35 Este IGR, a su vez, contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2020-2023 (GN-2727-12) a través de los indicadores de 'valor de las inversiones en infraestructura de bajo carbono y/o resilientes' y 'beneficiarios de una mayor resiliencia a los desastres y al cambio climático'. Asimismo, es consistente 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 de electro movilidad; y (ii) superar la

⁴⁷ Este curso para *eco-drivers* tendrá el objetivo de sensibilizar sobre la terminología apropiada para referirse a personas con discapacidad, el trato digno e interacción con personas con discapacidad, movilidad reducida y seguridad vial, derechos al acceso del transporte y la accesibilidad peatonal, tecnología como apoyo al acceso y movilidad al transporte de PcD (visual), como manejarse con PcD visual para contribuir a erradicar las situaciones de discriminación que afrontan las personas con discapacidad cuando utilizan los servicios de transporte.

⁴⁸ EDGE de la Corporación Financiera Internacional (IFC, por sus siglas en inglés).

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. Igualmente, es consistente con el Marco Sectorial de Género y Diversidad (GN-2800-8), al impulsar oportunidades de empoderamiento económico de la mujer mediante: (i) la formación profesional de mujeres en ocupaciones no tradicionales (*eco-driving*); (ii) el mejoramiento de vivienda; y (iii) la regularización de títulos de vivienda. La operación se alinea 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 República Dominicana 2017-2020 (GN-2908), al propiciar la expansión de oportunidades productivas, y, específicamente, al contribuir con el objetivo de mejorar la infraestructura productiva.

B. Objetivos, componentes y costo

- 1.36 **Objetivos.** El objetivo principal del IGR es revitalizar la Ciudad Colonial de Santo Domingo (CCSD) en sus aspectos urbanos, económicos y de turismo cultural. Los objetivos específicos son: (i) la recuperación de espacios públicos y monumentos históricos; y (ii) el mejoramiento de condiciones de habitabilidad para los residentes⁴⁹.
- 1.37 **Componente 1. Piloto de Electromovilidad⁵⁰ (€1.000.000 equivalente a US\$1.192.449,22)⁵¹.** Este componente⁵² busca complementar las actividades que implementará el Préstamo [3879/OC-DR](#) relacionadas al Plan de Movilidad Urbana Sostenible. El componente financiará: (i) el levantamiento de datos de línea de base sobre la calidad del aire, particularmente de materia particulada y emisión de CO₂; (ii) la adquisición de una flota de vehículos eléctricos con diseño universal para transporte público y estaciones de carga para brindar accesibilidad a personas con discapacidad o de movilidad reducida; (iii) el desarrollo de modelos de negocios para la masificación futura de proyectos de electro movilidad urbana; (iv) actividades de capacitación de los operadores en materia de *eco-driving*, operación y mantenimiento de los vehículos eléctricos, y pasajeros con

⁴⁹ 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 [3879/OC-DR](#).

⁵⁰ ICEX. (2020). La electro movilidad se refiere al uso de sistemas de impulso o tracción que utilizan energía eléctrica aplicados a distintos medios de transporte.

⁵¹ El cambio aplicado el 16 de marzo de 2021 fue de US\$1,19/€.

⁵² Este componente del proyecto apoya a la República Dominicana para reducir sus emisiones de GEI y avanzar hacia el cumplimiento de sus compromisos de NDC en el 2030. Además, también contribuye a mejorar la gestión del riesgo de transición energética al promover un cambio ordenado hacia tecnologías zero-carbono.

discapacidades y/o movilidad priorizando la capacitación de mujeres⁵³; y (v) actividades de comunicación y difusión.

- 1.38 Las especificaciones técnicas de los vehículos eléctricos y de las estaciones de carga serán definidas a través de un estudio de prefactibilidad. Se considerarán vehículos de diferentes características tomando en consideración la anchura de las calles de la CCSD, la población objetivo (incluyendo PcD), y los costos de operación y mantenimiento. Se estima que la vida útil de los vehículos eléctricos podría alcanzar entre 12 y 13 años. Las baterías deberán ser reemplazadas a los 7 años, un horizonte temporal que supera el tiempo del proyecto piloto que es de 3 años⁵⁴.
- 1.39 **Componente 2. Mejoramiento de Vivienda (€2.000.000 equivalente a US\$2.384.898,44)**⁵⁵. Su objetivo es ampliar el alcance del programa de mejoramiento de vivienda para familias de bajos ingresos, con criterios de género y diversidad⁵⁶ del [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 costo-efectivas de resiliencia, eficiencia energética, uso de agua y materiales, que permiten alcanzar al menos un 20% de reducción con base a los proyectos estándar acorde a la plataforma EDGE^{57 58}, buscando reducir los costos de operación de las viviendas; (iii) las obras de mejoramiento de vivienda y la infraestructura para servicios públicos⁵⁹; y (iv) la asistencia técnica para la regularización de títulos de propiedad priorizando la regularización de títulos de mujeres o compartidos con su pareja⁶⁰. Los criterios de elegibilidad, priorización, y la inversión destinada a cada vivienda se establecerá en el Reglamento Operativo del Programa (ROP). Entre los criterios de elegibilidad están: (i) propiedades sin conflictos de tenencia, y (ii) que la propiedad sea la única que posee el beneficiario. Entre los criterios de priorización se considerarán dos categorías: (i) variables relacionadas al inmueble (e.g. condiciones de vulnerabilidad de la vivienda), y (ii) variables relacionadas al hogar (e.g., ingreso familiar) ([EEO#6](#)).

⁵³ Se priorizará la capacitación de mujeres en materia de *eco-driving*, sensibilización, trato digno y derechos de pasajeros con discapacidades y/o movilidad reducida y mantenimiento de vehículos eléctricos. Se definirá la línea base una vez estableciendo el número de personas a ser capacitadas. Se darán las facilidades necesarias tomando en cuenta la carga y horarios de cuidado.

⁵⁴ Coincidiendo con el cierre del [3879/OC-DR](#).

⁵⁵ El cambio aplicado el 16 de marzo de 2021 fue de US\$1,19/€.

⁵⁶ Se priorizarán aspectos de género y diversidad al priorizar la intervención de viviendas con jefatura femenina, jefatura de adulto mayor, o con algún miembro con discapacidad, esto en consistencia con la diversidad demográfica y etaria de la población que habita en el CCSD, así como tomando en cuenta sus necesidades actuales y futuras en términos de movilidad reducida.

⁵⁷ EDGE de la IFC.

⁵⁸ El [EEO#4](#) incluye información detallada sobre las intervenciones en vivienda.

⁵⁹ Las intervenciones elegibles estarán indicadas en el Reglamento Operativo del Programa en línea con la versión final del diseño del programa ([EEO#6](#)).

⁶⁰ Se priorizará la regularización de títulos de mujeres cabezas de familia o que estén compartidos con su pareja. Para que las mujeres puedan tomar la clínica de regularización, se darán las facilidades necesarias tomando en cuenta la carga y horarios de cuidado.

C. Indicadores claves de resultados

- 1.40 Con el fin de facilitar el monitoreo del programa de manera integral, el cual incluye la Matriz de Resultados del [3879/OC-DR](#), y facilitar la coordinación con la Unión Europea, se incluyen los principales resultados esperados para cumplir el objetivo general del IGR, aumentar el gasto promedio por turista extranjero en la CCSD de US\$84 por persona y día en 2020 a US\$89 por persona y día en 2025. Para el Componente 1, aumentar la tasa promedio anual de ocupación hotelera en la CCSD de 38% en 2020 a 76% en 2025; aumentar el número de turistas internacionales que visitan la CCSD de 204.368 en 2020 a 604.418 en 2025; aumentar el número de visitantes a los museos intervenidos de 76.965 en 2020 a 248.218 en 2025; priorizar la capacitación de mujeres en *eco-driving*, sensibilización, derechos y trato digno de pasajeros con discapacidades y/o movilidad reducida y mantenimiento de vehículos eléctricos; aumentar el número de pasajeros al mes que utilizan los vehículos eléctricos para trasladarse⁶¹; aumentar el número total de recargas realizada con cargadores eléctricos; y medir la contribución a la reducción de emisiones contaminantes en la CCSD relacionada con los cambios en los patrones de planificación, intervenciones en infraestructura previstas en la operación [3879/OC-DR](#), patrones de movilidad orientados a modos no motorizados y circulación de vehículos eléctricos. Para el Componente 2, reducir la proporción de viviendas inadecuadas en los barrios de la zona norte de la CCSD sobre el total viviendas censadas; aumentar la emisión de instrumentos legales de tenencia de vivienda a nombre de los beneficiarios; y priorizar la participación de mujeres jefes de hogar en la clínica de regularización legal de títulos de propiedad⁶²([EEO#12](#)).
- 1.41 **Viabilidad económica.** El análisis costo-beneficio del programa confirma que las intervenciones generan valor económico y beneficios netos positivos. El valor presente neto económico es US\$13,5 millones, mientras que la tasa interna de retorno económica es 13% ([EEO#1](#)). Este análisis utilizó como base el análisis económico de la operación [3879/OC-DR](#), actualizando los beneficios y costos para reflejar la inversión de capital del IGR. También se tomaron en cuenta los costos de operación y mantenimiento.

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos de financiamiento

- 2.1 Esta es una operación que cuenta con financiamiento no reembolsable para inversión de la UE. El presupuesto del programa asciende a €3.210.000 o el equivalente a US\$3.827.762, aplicando el tipo de cambio de US\$1,19/€. vigente el 16 de marzo de 2021. El Banco cobrará una comisión administrativa equivalente a €210.000 del monto del financiamiento no reembolsable para inversión una vez que reciba la primera cuota del pago de la UE. La comisión administrativa se repartirá entre los departamentos que apoyan la operación a fin de cubrir los costos de implementación de manera acorde con el Acuerdo Marco del 29 de

⁶¹ Por falta de información no se han definido las metas de los dos últimos indicadores del primer componente.

⁶² Por falta de información no se han definido las líneas de base ni las metas de los últimos indicadores del segundo componente.

septiembre de 2020 entre la UE y el BID (GN-2605-5). El período de desembolso será de tres años y medio (42 meses)⁶³ y abarca todas las actividades previstas en el Plan de Ejecución Plurianual, aplicando parámetros estimados para los procesos de adquisiciones e implementación (Cuadro 2). En el [EEO#13](#) se encuentra el presupuesto detallado del programa.

Cuadro 1. Costos Estimados del Programa (millones)

Componentes	EUR (€)	US\$*	%
Componente 1. Piloto de Electro Movilidad ⁶⁴	1,00	1,19	31,15
Línea base calidad del aire	0,04	0,04	1,09
Flota de vehículos eléctricos	0,90	1,07	27,88
Modelos de negocio para electromovilidad urbana	0,01	0,01	0,31
Capacitación	0,01	0,01	0,31
Comunicación	0,05	0,06	1,56
Componente 2. Programa de Mejoramiento de Vivienda	2,00	2,38	62,31
Viviendas con enfoque hacia la resiliencia	1,38	1,65	43,08
Viviendas con enfoque hacia el género y el acceso universal	0,57	0,68	17,67
Titulación	0,05	0,06	1,56
Total Proyecto	3,00	3,57	93,46
Comisión Administrativa	0,21	0,25	6,54
Total Proyecto y Administración	3,21	3,82	100

* Monto en Dólares (US\$) estimado.

Cuadro 2. Desembolsos del proyecto (millones)⁶⁵

Desembolsos		Año 1	Año 2	Año 3	Total
UE	EUR €	535.858	2.428.965	245.177	3.210.000
	US\$	638.983	2.896.418	292.361	3.827.762
%		16	76	8	100

B. Riesgos ambientales y sociales

- 2.2 De conformidad con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), esta operación se clasifica como categoría “B” por sus posibles riesgos e impactos. Para mitigar los posibles impactos ambientales y sociales, el IGR cuenta con un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) aprobado con sus [anexos del 1 al 5](#), [anexo 6](#), [anexo 7](#), [anexo 8](#), [anexo 9](#) y en fase de implementación ([EEO#9](#)). La Unidad Ejecutora del Programa cuenta con un especialista ambiental y social que se encarga de velar por el cumplimiento de lo previsto en el PGAS.
- 2.3 El principal riesgo identificado se refiere al programa de mejoramiento de viviendas. Se determinó la posibilidad de que surjan quejas de la comunidad por molestias causadas por las actividades de construcción (acumulación de residuos, alteración de la circulación peatonal y de tráfico, interrupciones de accesos a viviendas, conflictos entre trabajadores y comunidades). El PGAS y Anexos

⁶³ La fecha de inicio del período de implementación se establecerá en el convenio de delegación.

⁶⁴ El plan de comunicación y visibilidad está contemplado en el Componente 1 del Programa y tiene una asignación presupuestaria de EUR 50.000.

⁶⁵ Se refiere a los desembolsos efectuados por el Banco al organismo ejecutor. Previendo cualquier demora en la ejecución se está ampliando el periodo de desembolso a 3,5 años.

identifica las medidas apropiadas de mitigación de riesgos, incluyendo los requerimientos de las consultas públicas previas a la ejecución del programa. Los resultados de las consultas con las partes interesadas permitieron difundir las implicaciones de las intervenciones del programa entre la comunidad circundante, residentes, líderes, comerciantes y sectores interesados. Este proceso de consulta ha inducido un dialogo entre la Unidad Coordinadora del Programa y los actores claves comunitarios, institucionales, en torno a los temas que les preocupan debido a los efectos negativos temporales de las intervenciones en sus negocios, suspensión del tráfico de vehículos y el ruido por efectos de las obras a realizar.

C. Riesgos fiduciarios

- 2.4 El Organismo Ejecutor (OE) tiene experiencia en la implementación de proyectos financiados por el Banco. Sin embargo, considerando los cambios recientes en la conformación del equipo fiduciario de la Unidad Coordinadora del Programa (UCP), podrían producirse demoras en su ejecución. Por lo tanto, el equipo del Banco ha venido impartiendo cursos específicos sobre temas fiduciarios y las políticas del Banco a los nuevos miembros del equipo fiduciario de la UCP. Además, de acuerdo con el análisis de capacidad institucional, se han registrado retrasos en la ejecución del [3879/OC-DR](#) por dificultades en la coordinación entre el MITUR y la Contraloría General. Específicamente, ha habido retrasos en la revisión y registro de los contratos asociados al programa en los sistemas de la Contraloría General. Para atender este desafío, se ha instalado una unidad de la Contraloría General en el programa. Se podrán tomar otras acciones para fortalecer la coordinación y comunicación con dichas entidades durante la implementación del IGR para mitigar este riesgo, si fuera necesario.

D. Otros riesgos y temas claves

- 2.5 En el análisis de riesgos se identificaron un riesgo medio-alto y otro riesgo alto: (i) dificultades para coordinar la implementación del programa con otras entidades públicas con competencias en aspectos relacionados al proyecto; y (ii) dificultades para implementar el programa de vivienda por falta de titularidad de las propiedades. Se adoptarán como medidas de mitigación: (i) organización y formalización de mesas de trabajo entre las el MITUR, Ministerio de Vivienda, Hábitat y Edificaciones (MIVHED), Ayuntamiento del Distrito Nacional (ADN), Ministerio de Cultura (MINC), Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) y Oficina Metropolitana de Servicio de Autobuses (OMSA) mediante la firma de convenios de coordinación interinstitucional; la (ii) incorporación temprana de dichas instituciones en el diseño del programa, definiendo acuerdos y coordinación entre los equipos de trabajo; el (iii) desarrollo de estudios técnicos para identificar estatus legal de la tenencia de viviendas en la CCSD; y la (iv) inclusión de evidencia sobre la tenencia de título de propiedad, entre los criterios de elegibilidad para las intervenciones de viviendas.
- 2.6 El Banco gestionará este IGR de conformidad con lo dispuesto en el informe sobre cofinanciamiento no reembolsable administrado por el Banco, contribuciones ad hoc y financiamiento no reembolsable de contrapartida local, y propuesta para unificar dichos instrumentos como operaciones de financiamiento no reembolsable para proyectos específicos (SC-114) y en las Directrices Operativas

para el Procesamiento, Aprobación y Supervisión de Financiamiento no Reembolsable para Proyectos Específicos con Recursos de la Comisión Europea (GN-2605-5). La contribución de la UE se efectuará por medio de un convenio de delegación firmado por el Banco y la UE de acuerdo con los términos y condiciones previstos en el acuerdo marco. Los pagos de dicha contribución se harán en euros (€) y se convertirán inmediatamente a dólares estadounidenses (US\$) una vez que los reciba el Departamento de Finanzas del Banco. El Departamento de Finanzas comunicará al equipo de proyecto el tipo de cambio aplicado a cada contribución.

- 2.7 Los recursos finales en dólares estadounidenses dependerán del tipo de cambio vigente en la fecha de recepción de los recursos por el Banco y su conversión a dólares. Si, debido a una fluctuación cambiaria adversa, disminuye el monto del presupuesto denominado en dólares estadounidenses, las actividades programáticas se reducirán como corresponda y el equipo de proyecto ajustará el presupuesto de manera acorde en consulta con las autoridades de la UE. Si a la conclusión del programa se dispone de un saldo no comprometido ni utilizado relacionado con los recursos de la UE, el OE devolverá esos fondos al Banco, que este transferirá a la Comisión Europea.
- 2.8 **Sostenibilidad.** El plan operacional del piloto de electromovilidad incluirá los debidos parámetros de mantenimiento de la flota, cargadores e infraestructura que recaiga bajo la responsabilidad del operador y/o socios públicos y privados vinculados al mismo, incluyendo el reemplazo periódico de las baterías una vez cumplida su vida útil, de acuerdo a los requerimientos del fabricante, asegurando la sostenibilidad de la intervención. Estos requerimientos serán estipulados en el acuerdo interinstitucional que será establecido entre las partes (¶3.9).

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

A. Resumen de los arreglos de implementación

- 3.1 **Beneficiario y OE.** El beneficiario de esta operación no reembolsable para inversión será la República Dominicana, y el OE será el MITUR a través de la misma UCP [3879/OC-DR](#). No está previsto modificar la estructura de la UCP para atender las nuevas actividades de esta operación dado su carácter complementario. La estructura, funciones y responsabilidades del equipo de gestión del IGR se regirá por el ROP del Préstamo [3879/OC-DR](#). Para el Programa [2587/OC-DR](#) se llevó a cabo una evaluación de capacidad institucional que concluyó que el MITUR cuenta con la capacidad para gestionar proyectos de inversión financiados por el BID. El equipo de proyecto actualizó el análisis de capacidad institucional en agosto de 2021 y confirmó la capacidad del MITUR para implementar el IGR a través de la UCP del [3879/OC-DR](#).
- 3.2 Existe una estrecha relación entre el programa de préstamo y este IGR. La puesta en marcha del piloto de electromovilidad (Componente 1) será coordinada por el MITUR con el INTRANT, quien otorgará una licencia provisional a la OMSA para operar los vehículos eléctricos en todas sus rutas. El ADN también apoyará la implementación del proyecto. El proyecto se coordinará con el programa de Préstamo [3879/OC-DR](#) para la instalación de la infraestructura complementaria incluyendo las paradas para los vehículos eléctricos y señalización con elementos

de diseño de accesibilidad universal. Las intervenciones en viviendas (Componente 2) la implementará el MITUR con el acompañamiento técnico del Ministerio de Vivienda, Hábitat y Edificaciones, el ADN y el Ministerio de Cultura. Las intervenciones en vivienda de ambos programas ([3879/OC-DR](#) y DR-G0004) se regirán bajo el mismo manual operativo que indica los criterios de elegibilidad, priorización y alcance de las mejoras.

- 3.3 El OE asumirá la responsabilidad fiduciaria general de la implementación del IGR. Firmará convenios de coordinación interinstitucional con el MIVHED del Distrito Nacional; MINC; INTRANT; y la OMSA para posibilitar la ejecución de las actividades previstas. En dichos convenios se definirán los terminos de cooperación y las responsabilidades de las diferentes entidades, incluyendo la aprobación de licencias para la operación de los vehiculos electricos mediante un operador público, y la operación y mantenimiento de los vehiculos electricos para las rutas definidas, así como la operación y mantenimiento de las estaciones de carga para garantizar su sostenibilidad en el marco del proyecto piloto. También se definirán las condiciones de traspaso de los bienes adquiridos en el marco del piloto de electromovilidad a la OMSA. Se constituirán mesas de trabajo, compuestas por puntos focales designados por las anteriores mencionadas instituciones, que se reunirá de manera periódica para revisar y discutir aspectos técnicos que permitan alcanzar una buena ejecución.
- 3.4 **Adquisiciones.** El OE de la operación adquirirá bienes y contratará obras, servicios y servicios de consultoría conforme a lo dispuesto en las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (GN-2349-15), las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (GN-2350-15), la Guía para la Aceptación del Uso de los Sistemas Nacionales de Adquisiciones (GN-2538-35), otros procedimientos internos del Banco y el Acuerdo Marco entre la UE y el Banco (véanse capítulo IV del documento GN-2605-5 y los términos y condiciones establecidos en el acuerdo suplementario).
- 3.5 En los documentos antes mencionados se establece lo siguiente: (i) en todos los procesos de adquisiciones en el marco del IGR pueden participar proveedores, consultores, contratistas y proveedores de servicios de los países miembros del Banco y países que la UE reconozca como elegibles (los incluidos en la lista que se publica como anexo a la Guía Práctica de los procedimientos de adjudicación de contratos para las acciones exteriores de la UE); y (ii) el prestatario o beneficiario conservará la documentación pertinente durante la ejecución del programa, en un período no inferior a cinco años a partir de la fecha del último desembolso.
- 3.6 **Gestión financiera.** La gestión financiera del programa se ajustará a lo estipulado en la guía OP-273-12 del Banco y las guías operativas complementarias, y se emplearán los procesos y sistemas del OE. Asimismo, el OE deberá tener en cuenta los criterios de elegibilidad financiera establecidos en el acuerdo suplementario.
- 3.7 **Plazo y modalidad de desembolsos.** El plazo de desembolsos será de cuarenta y dos (42) meses. Es decir que el OE podrá efectuar desembolsos de los recursos

de la UE únicamente durante el periodo de implementación / aplicación. Los desembolsos se realizarán utilizando la modalidad de anticipos de fondos, con base en un flujo de caja de los compromisos debidamente adquiridos en los seis meses siguientes y luego de haber justificado al menos el 70% de lo anticipado anteriormente, establecido en las condiciones generales de la UE y el 100% de cualquier prefinanciamiento(s) previo(s). Únicamente pagos asociados a Estado Financiero Auditado (EFA) final y evaluación final (si aplica) podrán ser realizados luego de la fecha de vencimiento del Periodo de Aplicación.

- 3.8 **Estados Financieros Auditados (EFA).** El beneficiario presentará al Banco anualmente los EFA del IGR auditado por una firma independiente aceptable al Banco y uno final, dentro de los primeros 90 días siguientes al cierre de cada año fiscal y después del último desembolso. El EFA también deben incluir un informe sobre control interno.
- 3.9 **Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento no reembolsable para inversión:** (i) que se apruebe el [Reglamento Operativo del Programa](#) en los términos acordados previamente con el BID; y (ii) que el MITUR haya suscrito los convenios de coordinación interinstitucional con el MIVHED, ADN, MINC, INTRANT y la OMSA para acordar la transferencia de bienes y las responsabilidades de cada institución durante el programa. Estas condiciones son necesarias para garantizar una ejecución temprana del IGR considerando las responsabilidades que tendrán tales instituciones en la ejecución. La aprobación del Reglamento Operativo es imperativa para asegurar la elegibilidad de las actividades y facilitar la coordinación entre las instituciones.
- 3.10 Durante la ejecución del IGR, el equipo de gestión del proyecto presentará un plan de trabajo anual al Banco para la no objeción. En el plan se describirán los progresos del programa y la ejecución de sus actividades, entre otros las metas, los resultados, el presupuesto, plan financiero y el calendario de ejecución para el año siguiente. En el plan de ejecución plurianual se explican los progresos del programa y el calendario de ejecución para los años pendientes del financiamiento no reembolsable. Se prepararon un plan de trabajo anual y un plan de ejecución plurianual iniciales ([EER#1](#)) para el primer año de ejecución del programa.
- 3.11 Otras condiciones contractuales especiales de ejecución están contenidas en el PGAS y el Informe de Gestión Ambiental y Social ([IGAS](#)).
- 3.12 **Comunicación y visibilidad.** El presupuesto del IGR prevé financiamiento para ejecutar el plan de comunicaciones y visibilidad, que se coordinará con la Comisión Europea, el OE y las demás dependencias que acompañaran la implementación del programa para transmitir mensajes claves al público objetivo. Las acciones se determinaron a partir del documento Comunicación y visibilidad: Manual de la UE en las acciones exteriores (2018); el OE del proyecto será responsable de ponerlas en práctica y asegurar que la contribución de la UE se destaque en todas las etapas del proyecto y actos conexos ([EEO#8](#)).
- 3.13 **Reglamento Operativo del Programa ([ROP](#)).** El ROP incluirá las responsabilidades en la administración, manejo de riesgos y los mecanismos de coordinación entre los distintos actores del Programa, en particular de los órganos

públicos con responsabilidad directa sobre la ejecución de las intervenciones. El ROP también detallará los criterios de elegibilidad de los beneficiarios del Componente 2, los términos y condiciones en que se otorgará la asistencia técnica y otros parámetros o restricciones que rijan el uso de los recursos del programa. Asimismo, el ROP también recogerá los acuerdos para la planificación, gestión técnica, ambiental y social, de adquisiciones, financiera y el monitoreo y evaluación del programa.

B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados

- 3.14 **Monitoreo.** Se basará en: (i) el Plan de Ejecución Plurianual y Plan Operativo Anual; (ii) el Plan de Adquisiciones; (iii) la Matriz de Resultados y Plan de Monitoreo y Evaluación; y (iv) el Informe de Monitoreo de Progreso (PMR, por sus siglas en inglés). El OE preparará informes semestrales sobre avance en el cumplimiento de las metas de resultados, productos y financiera para la aprobación del Banco, el cual realizará visitas de inspección y revisiones ex post como parte del plan de monitoreo y evaluación del programa ([EER#2](#)).
- 3.15 Los informes deberán cumplir con los requisitos de la UE para sus secciones descriptiva y financiera. En la sección descriptiva debe incluirse la siguiente información: (i) resultados reales (con un cuadro actualizado sobre la matriz de resultados del programa); (ii) actividades ejecutadas; (iii) actividades ejecutadas según el plan de visibilidad y ejecución; y (iv) plan de trabajo para el siguiente período. En la sección financiera debe efectuarse un seguimiento de los gastos a nivel de actividades e informarse sobre ellos según la estructura presupuestaria detallada aprobada. Los gastos deben expresarse en dólares estadounidenses y euros. El Banco deberá enviar el informe final a la UE dentro los 9 meses siguientes al cierre del periodo de implementación del programa.
- 3.16 El Banco, a través del equipo de proyecto, será responsable de la coordinación y velará por que se siga el plan de seguimiento con la calidad técnica y en los plazos establecidos. A tal efecto, organizará misiones de seguimiento y reuniones periódicas en las que se analizarán los siguientes temas: (i) estructura del proyecto; (ii) progreso de los desembolsos; y (iii) avances en los de los indicadores de productos. El BID comunicará estas misiones al comité directivo antes de las misiones y divulgará todos los informes de seguimiento. Si así lo desea y asumiendo todos los costos, la UE podrá acompañar a las misiones de seguimiento.
- 3.17 **Evaluación del programa.** Se basará en la medición de resultados, utilizando las metodologías de evaluación reflexiva y económica. El IGR será evaluado conforme a las metas e indicadores anuales de los productos y resultados que integran el marco de resultados del programa. A nivel de producto, se define una línea de base, una meta final y sus respectivas metas anuales.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		DR-G0004
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Prioridades Estratégicas del Grupo BID e Indicadores del CRF		
Retos Regionales y Temas Transversales	-Inclusión Social e Igualdad -Productividad e Innovación -Equidad de Género y Diversidad -Cambio Climático	
Nivel 2 del CRF: Contribuciones del Grupo BID a los Resultados de Desarrollo	-Valor de las inversiones en infraestructura resiliente o con bajas emisiones de carbono (\$)	
2. Objetivos de desarrollo del país		
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2908	Mejorar la infraestructura productiva
Matriz de resultados del programa de país		La intervención no está incluida en el Programa de Operaciones de 2021.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Development Outcomes - Evaluability		Evaluable
3. Evaluación basada en pruebas y solución		6.2
3.1 Diagnóstico del Programa		2.0
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		1.6
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		2.6
4. Análisis económico ex ante		10.0
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, o resultados clave identificados para ACE		1.5
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados		3.0
4.3 Supuestos Razonables		2.5
4.4 Análisis de Sensibilidad		2.0
4.5 Consistencia con la matriz de resultados		1.0
5. Evaluación y seguimiento		8.8
5.1 Mecanismos de Monitoreo		4.0
5.2 Plan de Evaluación		4.8
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad	Medio Bajo	
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales	B	
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Si	Administración financiera: Presupuesto, Tesorería, Contabilidad y emisión de informes. Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información, Método de comparación de precios, Contratación de consultor individual, Licitación pública nacional.
No-Fiduciarios		
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto		

El objetivo general del programa es revitalizar la Ciudad Colonial de Santo Domingo (CCSD) en sus aspectos urbanos, económicos y de turismo cultural. El programa cuenta con dos proyectos: DR-L1084 y DR-G0004. La donación (DR-G0004) contribuye a dos de los objetivos específicos del programa: (i) la recuperación de espacios públicos y monumentos históricos; y (ii) el mejoramiento de condiciones de habitabilidad para los residentes.

El programa presenta un diagnóstico completo; con una descripción precisa de la necesidad de inversiones en transporte y movilidad y el mejoramiento de las condiciones de habitabilidad. El programa también detalla la experiencia reciente en programas de reforma del sector transporte y desarrollo urbano en República Dominicana. La mayoría de los indicadores de resultados incluidos en la matriz de resultados no cuentan con líneas de base y metas definidas, asimismo, algunos de los indicadores podrían no ser atribuidos al programa. Los indicadores de resultado y producto asociados al mejoramiento de las condiciones de habitabilidad de los residentes no son específicos.

En el análisis económico del proyecto utilizó un análisis de costo-beneficio (ACB). El análisis compara los costos y beneficios del programa, considerando el aumento de los recursos que ingresan a la CCSD, como resultado de la ejecución del programa. El ACB cuenta con supuestos razonables, utiliza una metodología rigurosa y cuenta con un análisis de sensibilidad adecuado. El análisis concluye que el proyecto es económicamente viable, con una TIR de 13% (considerando una tasa de descuento del 12%).

El proyecto incluye un plan de monitoreo y evaluación acorde los estándares del Banco. La efectividad de la intervención propuesta se medirá mediante una evaluación que utiliza la metodología de antes y después, adicionalmente la eficiencia del proyecto se evaluará utilizando un análisis de costo-beneficio ex-post. Los mecanismos de monitoreo de los indicadores de desembolso cuentan con fuentes de información y protocolos de verificación definidos.

Matriz de Resultados

Objetivo del Proyecto:	El objetivo principal del IGR 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.
-------------------------------	---

Objetivo General de Desarrollo

Indicadores	Unidad de Medida	Valor de Línea de Base	Año Línea de Base	Año esperado para el Logro	Meta	Medios de Verificación	Comentarios
Objetivo general de desarrollo: Revitalizar la Ciudad Colonial de Santo Domingo (CCSD) en sus aspectos urbanos, económicos y de turismo cultural							
Gasto promedio por turista extranjero en la CCSD	US\$/persona y día	84	2018	2026	89	Encuesta de Demanda Turística (Observatorio Turístico CCSD)	

Objetivos de Desarrollo Específicos

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1 2022	Año 2 2023	Año 3 2024	Fin del Proyecto 2026	Medios de Verificación	Comentarios
Objetivo específico de desarrollo (Componente 1): La recuperación de espacios públicos y monumentos históricos									
Promedio anual de ocupación hotelera en la CCSD	%	38	2020	44	48	55	76	Sistema de Capacidad de Carga del Observatorio Turístico de CCSD	
Visitantes extranjeros a la CCSD	# de visitantes	204.368	2020	319.325	399.156	558.819	604.418	Sistema de Capacidad de Carga del Observatorio Turístico de CCSD	

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1 2022	Año 2 2023	Año 3 2024	Fin del Proyecto 2026	Medios de Verificación	Comentarios
Visitantes a los museos	# de visitantes	76.965	2020				284.218	Ministerio de Cultura, Dirección General de Museos.	
Mujeres capacitadas en <i>eco-driving</i> , pasajeros con discapacidades y/o movilidad reducida y mantenimiento de vehículos eléctricos	# de mujeres capacitadas / total de personas capacitadas	0	2021				Por definir	Informe seguimiento anual MITUR	
Pasajeros al mes que utilizan los vehículos eléctricos para trasladarse	# de pasajeros	0	2021				Por definir	Informe seguimiento anual MITUR con información proporcionada por operador público	
Número total de recargas realizadas con los cargadores eléctricos	# de recargas	0	2021	0	0	4.800	4.800	Informe seguimiento anual MITUR con información proporcionada por operador público	Se contabilizará también el consumo energético de los vehículos eléctricos operando en el proyecto de modo gradual a su implementación ¹ .

¹ Corresponde al escenario de cargadores lentos. En un escenario de cargadores rápidos, la meta será de 16.000. Se revisará en el taller de arranque.

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1 2022	Año 2 2023	Año 3 2024	Fin del Proyecto 2026	Medios de Verificación	Comentarios
Reducción de emisiones relacionada con la circulación vehicular en la CCSD	# Toneladas GEI (CO ₂ equiv)	Por definir	2021				Por definir	Informe final del programa de MITUR con información proporcionada por operador público	
	# de toneladas Gases Nox, SO ₂	Por definir	2021				Por definir		
	# de toneladas Material particulado (PM _{2,5})	Por definir	2021				Por definir		
Reducción de emisiones producto del cambio modal del usuario (combustión a eléctrico)	# Toneladas GEI (CO ₂ equiv)	Por definir	2021				Por definir	Informe final del programa de MITUR con información proporcionada por operador público	
	# de toneladas Gases Nox, SO ₂	Por definir	2021				Por definir		
	# de toneladas Material particulado (PM _{2,5})	Por definir	2021				Por definir		

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1 2022	Año 2 2023	Año 3 2024	Fin del Proyecto 2026	Medios de Verificación	Comentarios
Objetivo específico de desarrollo (Componente 2): Mejoramiento de condiciones de habitabilidad para los residentes									
Viviendas inadecuadas en los barrios de la zona norte de la CCSD / Total viviendas en la zona norte de la CCSD censadas	%	Por definir	2021				Por definir	Informe seguimiento anual MITUR	Desagregado por género - viviendas con jefatura femenina inadecuadas. El concepto vivienda adecuada está en proceso de definición en el estudio de Hábitat para la Humanidad. Se espera definir antes de la aprobación de la operación.
Instrumentos legales de seguridad de tenencia de viviendas emitidos a nombre de beneficiarios	# instrumentos	0	2021				Por definir	Informe seguimiento anual MITUR	Los instrumentos incluyen títulos de propiedad.

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1 2022	Año 2 2023	Año 3 2024	Fin del Proyecto 2026	Medios de Verificación	Comentarios
Mujeres jefas de hogar beneficiarias de la clínica de regularización legal de títulos de propiedad	# de mujeres cabezas de familia beneficiadas con la clínica de regularización / total personas beneficiadas con la clínica de regularización	0	2021				Por definir	Informe seguimiento anual MITUR	

Productos

Productos	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1 2022	Año 2 2023	Año 3 2024	Fin del Proyecto 2025	Medios de Verificación	Comentarios
Componente 1: Piloto de Electro Movilidad									
Vehículos eléctricos con diseño de accesibilidad universal ²	# de vehículos eléctricos	0	2021	0	4	0	4	Informe seguimiento anual MITUR	Se contabilizará el valor de las inversiones en infraestructura de bajo carbono y/o resilientes
Estaciones de carga eléctrica	# de estaciones de carga eléctrica	0	2021	0	2	0	2	Informe seguimiento anual MITUR	Se contabilizará el valor de las inversiones en infraestructura de bajo carbono y/o resilientes.
Capacitación en <i>eco-driving</i> , pasajeros con discapacidades y/o movilidad reducida y mantenimiento de vehículos eléctricos con priorización de mujeres	# de capacitaciones	0	2021	0	1	0	1	Informe seguimiento anual MITUR	

² Incluyendo rampa de acceso, espacio reservado para sillas de rueda, pantallas de información al usuario, y elementos sonoros adecuados.

Productos	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1 2022	Año 2 2023	Año 3 2024	Fin del Proyecto 2025	Medios de Verificación	Comentarios
Estudio de línea de base sobre la calidad del aire, particularmente de materia particulada y emisión de CO2	# estudio	0	2021	0	1	0	1	Informe seguimiento anual MITUR	
Modelos de negocios para la masificación futura de proyectos de electromovilidad	# estudio	0	2021	0	1	0	1	Informe seguimiento anual MITUR	
Plan de comunicación y visibilidad	# de planes	0	2021	0	0	1	1	Informe seguimiento anual MITUR	

Productos	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1 2022	Año 2 2023	Año 3 2024	Fin del Proyecto 2025	Medios de Verificación	Comentarios
Componente 2: Mejoramiento de Vivienda									
Viviendas intervenidas con enfoque en cambio climático	# de viviendas	0	2021	0	0	60	60	Informe seguimiento anual MITUR	Este indicador es un indicador desagregado del indicador “Viviendas mejoradas” del programa DR-L1084. Con enfoque en cambio climático significa que las mejoras incluirán medidas que alcancen un mínimo de 20% en ahorro de energía, agua y energía incorporada en los materiales. Se contabilizará el valor de las inversiones en infraestructura de bajo carbono y/o resilientes. También se contabilizará el número de beneficiarios de una mayor resiliencia a los desastres y al cambio climático.

Productos	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1 2022	Año 2 2023	Año 3 2024	Fin del Proyecto 2025	Medios de Verificación	Comentarios
Viviendas intervenidas con jefatura femenina, jefatura de adulto mayor, o algún miembro con discapacidad	# de viviendas	0	2021	0	0	Por definir	Por definir	Informe seguimiento anual MITUR	<p>Este indicador es un indicador desagregado del indicador “Viviendas mejoradas” del programa DR-L1084.</p> <p>Desagregado por género y diversidad (mujeres, adultos de la tercera edad y PcD).</p> <p>Por mujer cabeza de familia, se entiende a la mujer que sin importar su estatus civil ejerce la jefatura femenina de hogar y tiene bajo su cargo, afectiva, económica o socialmente, en forma permanente, hijos menores propios u otras personas incapaces o incapacitadas para trabajar.</p> <p>Por persona con discapacidad se entiende a la persona que posee</p>

Productos	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1 2022	Año 2 2023	Año 3 2024	Fin del Proyecto 2025	Medios de Verificación	Comentarios
									deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales. Se considera persona adulta mayor o envejeciente a toda persona mayor sesenta y cinco años (Ley 352-98 República Dominicana).
Clínica para la regularización legal de títulos de propiedad con priorización títulos de mujeres	# de clínicas	0	2021	0	1	0	1	Informe seguimiento anual MITUR	

Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

País: República Dominicana

División: Desarrollo Urbano y Vivienda (CSD/HUD)

No. de operación: DR-G0004

Año: 2021

Organismo Ejecutor (OE): Ministerio de Turismo

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

I. Contexto fiduciario del Organismo Ejecutor

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

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

2. Mecanismo de ejecución fiduciaria

<input checked="" type="checkbox"/>	Co-Financiamiento	El programa cuenta con financiamiento no reembolsable para inversión que facilitará la Unión Europea (UE) y serán administrados por el Banco.
-------------------------------------	-------------------	---

3. Capacidad fiduciaria

Capacidad fiduciaria del OE	Basado en los resultados de la evaluación fiduciaria, que se realizó utilizando la herramienta PACI que se realizó para el Programa 2587/OC-DR y la cual fue actualizada en agosto 2021, el riesgo fiduciario para la ejecución del proyecto se considera medio-alto. El Organismo Ejecutor (OE), el Ministerio de Turismo (MITUR), tiene experiencia en programas similares con la ejecución de la primera operación de revitalización de la zona colonial (2587/OC-DR) y actualmente con la ejecución de la segunda etapa (3879/OC-DR); el OE posee una estructura y cuenta con el personal calificado para asumir la responsabilidad fiduciaria del programa. Sin embargo, se han identificado algunos riesgos relativos a recientes cambios en la composición del equipo fiduciario del OE, a la falta de procedimientos documentados y a los tiempos de ejecución de algunos procesos fiduciarios, los cuales pueden tener impacto en la ejecución del programa. Para mitigar estos riesgos y asegurar una buena gestión fiduciaria del proyecto por parte de la Unidad Ejecutora del Proyecto (UEP), se proponen algunas recomendaciones que están elaboradas en la sección 4 de este anexo. Además, durante la ejecución del programa el Banco realizará visitas de supervisión para dar seguimiento al estatus de implementación de actividades recomendadas y el estatus de los arreglos fiduciarios.
-----------------------------	--

	<p>Con relación a los Sistemas de Gestión de Finanzas Públicas (SGFP) del país, según la Evaluación del SGFP de la República Dominicana (agosto 2017 y octubre 2019), en términos generales, los resultados indican que el grado promedio de desarrollo en el sistema de GFP es medio y el uso de los sistemas nacionales no presenta riesgos mayores para la ejecución de los proyectos financiados por el BID. Según el diagnóstico actualizado del sistema de compras públicas realizado en febrero 2016 bajo la metodología del Comité de Asistencia para el Desarrollo de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OECD/DAC) se identifican un sistema mediamente avanzado con algunas oportunidades de mejoras en temas de mecanismos de sanciones y control.</p>
--	---

4. Riesgos fiduciarios y respuesta al riesgo

Área (Gestión financiera/adquisiciones)	Riesgo	Nivel de riesgo	Respuesta al riesgo
Gestión financiera y adquisiciones	Posibles retrasos en la ejecución del programa por el limitado conocimiento de las políticas del Banco por parte de los nuevos miembros del equipo fiduciario y técnica de la UCP.	Medio-alto	El equipo del Banco continuará realizando capacitaciones, prestando apoyo a los nuevos miembros del equipo fiduciario y las unidades técnicas involucradas en la ejecución de la operación.
Gestión financiera y adquisiciones	Posibles retrasos en la ejecución del programa por demoras en los procesos internos del Ministerio de Administración Pública para la contratación de personal, y en la Contraloría General de la República para el procesamiento de pagos.	Medio-bajo	Se establecerá un dialogo entre el MITUR y dichas instituciones, con el apoyo del Banco, para establecer los flujos de revisión aplicables a estos procedimientos específicos.
Gestión financiera y adquisiciones	Posibles retrasos en la ejecución del programa por falta de procedimientos adecuados para gestionar las adquisiciones del proyecto.	Medio-bajo	La UE establecerá los procedimientos internos a través de la elaboración de un Manual de Procedimientos, para gestionar estos procesos.

5. Políticas y Guías aplicables a la operación: Gestión Financiera: Guía de Gestión Financiera para Proyectos financiados por el BID (OP-273-12); Instructivo de Desembolsos; Instructivo de Informes Financieros y Gestión de Auditoría Externa Adquisiciones: Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiadas por el BID GN-2349-15; Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID GN-2350-15; El Acuerdo Suplementario del Programa (UE y BID) y el Acuerdo Marco entre la Unión Europea y el Banco (29-sep-2020)

6. Excepciones a Políticas y Guías: No se prevén excepciones a políticas y guías.

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

Tasa de Cambio aplicable para justificar gastos realizados en Moneda Local del país del Prestatario: La opción (b)(ii) del Artículo 4.10 de las Normas Generales del Contrato de Préstamo - La tasa de cambio efectiva en la fecha de pago del gasto en la Moneda Local del país del Prestatario.
Tipo de Auditoría: - Anualmente, los estados financieros auditados del programa, a más tardar 90 días del después del cierre de cada periodo fiscal. - Al cierre del proyecto, los estados financieros auditados finales del programa, a más tardar 90 días después de la fecha del último desembolso.
Otros Informes: Al primer semestre de cada período, un informe de ejecución financiera no auditado correspondiente dentro de los 60 días luego del cierre del semestre.

III. Acuerdos y Requisitos para la Ejecución de Adquisiciones

<input checked="" type="checkbox"/>	Documentos de Licitación	Para adquisiciones de Obras, Bienes y Servicios Diferentes de Consultoría ejecutadas de acuerdo con las Políticas de Adquisiciones (documento GN-2349-15), sujetas a LPI, se utilizarán los Documentos Estándar de Licitación (DELs) del Banco o los acordados entre OE y el Banco para la adquisición particular. Así mismo, la selección y contratación de Servicios de Consultoría serán realizadas de acuerdo con las Políticas de Selección de Consultores (documento GN-2350-15) y se utilizará la Solicitud Estándar de Propuestas (SEP) emitida por el Banco o acordada entre el OE y el Banco para la selección particular. La revisión de las especificaciones técnicas, así como de los términos de referencia de las adquisiciones durante la preparación de procesos de selección, es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto. Esta revisión técnica puede ser ex ante y es independiente del método de revisión de la adquisición
<input checked="" type="checkbox"/>	Arreglos Alternativos para las Adquisiciones	Basado en el Acuerdo Suplementario "Obligaciones adicionales derivadas del acuerdo marco entre la Unión Europea y el Banco Interamericano de Desarrollo" se prevé la siguiente disposición sobre elegibilidad, aplicable a todos los procesos de adquisiciones previstos en la operación: "Se acuerda específicamente que cualquier procedimiento para la contratación de obras y servicios diferentes de consultoría, adquisición de bienes o selección y contratación de servicios de consultoría, estará abierto a personas físicas y jurídicas de cualquier país miembro del Banco, de cualquier país miembro de la Unión Europea y de cualquier país no-miembro de la Unión Europea, pero elegible bajo las regulaciones aplicables de la UE ("Otros Países Elegibles"). La Comisión Europea publicará la lista (así como sus actualizaciones) como Anexo II del documento "Guía Práctica de los Procedimientos Contractuales para las Acciones Exteriores de la Unión Europea" ("PRAG"), el cual está disponible en su sitio web o será remitido por la Comisión Europea a solicitud del Banco".

<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión de las Adquisiciones	<p>Según el nivel de riesgo fiduciario identificado para el proyecto y proceso específico, el método de supervisión será ex ante o ex post. Las revisiones ex post serán realizadas siguiendo el Plan Anual de Supervisión. Los reportes de revisión ex post incluirán al menos una visita de inspección física de los procesos de adquisiciones sujetos a dicha revisión (la inspección verifica la existencia de las adquisiciones, dejando la verificación de la calidad y cumplimiento de especificaciones al especialista sectorial). Los montos límite para la revisión ex post son los siguientes:</p> <table border="1" data-bbox="531 506 1347 734"> <tr> <td>Obras</td><td>Bienes/Servicios</td><td>Servicios de Consultoría</td></tr> <tr> <td>N/A</td><td>N/A</td><td>Firmas Individuales N/A US\$50.000</td></tr> </table>	Obras	Bienes/Servicios	Servicios de Consultoría	N/A	N/A	Firmas Individuales N/A US\$50.000
Obras	Bienes/Servicios	Servicios de Consultoría						
N/A	N/A	Firmas Individuales N/A US\$50.000						
<input checked="" type="checkbox"/>	Registros y Archivos	El OE estará encargado de mantener los archivos y documentación de soporte de los procesos de adquisiciones y todos los comprobantes de pagos que se realicen con recursos del proyecto, así como de efectuarlos utilizando los procedimientos establecidos. Los documentos deben mantenerse durante un período de cinco (5) años a partir de la Fecha de Finalización descrita en el Acuerdo Suplementario (BID/UE) de la programa.						

Adquisiciones Principales

Descripción de la adquisición	Método de Selección	Nuevos Procedimientos/ Herramientas	Fecha Estimada	Monto Estimado 000'US\$
Bienes				
Adquisición de vehículos, equipos de mantenimiento y servicios auxiliares de apoyo	LPI		03/2023	US\$800.000
Obras				
Obras para la intervención y mejora de viviendas	LPN		01/2023	US\$1.170.000
Servicios de no consultoría				
Firmas				
Estudios preliminares y diseños técnicos para la intervención de la infraestructura	SCC		03/2023	US\$150.000
Individuos				

Para acceder al plan de adquisiciones a 18 meses ver el ([EER#4](#))

Procedimientos	Justificación del uso
Criterios de sostenibilidad	Con respecto a la licitación "Adquisición de vehículos, equipos de mantenimiento y servicios auxiliares de apoyo " se prevé el uso de criterios de sostenibilidad para privilegiar la adquisición de bienes que cumplan con ciertos estándares medioambientales.

Otra información relevante para la operación (BI)

IV. Acuerdos y Requisitos para la Gestión Financiera

<input checked="" type="checkbox"/>	Programación y Presupuesto	El presupuesto anual es elaborado por el Ministerio de Hacienda (MH), a través de la Dirección General de Presupuesto, en coordinación con el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo, así como con las demás entidades del Gobierno vinculadas al proceso. El MAP, a través del UEP, serán responsables de manejar la planificación y el presupuesto del proyecto y se utilizarán herramientas de planificación, incluyendo las propias del Banco (Plan de Ejecución del Proyecto, Plan Operativo Anual, Plan de Adquisiciones y Plan Financiero).
<input checked="" type="checkbox"/>	Tesorería y Gestión de Desembolsos	<ul style="list-style-type: none"> • La programación de flujo de caja del proyecto será consistente con el POA el PA que hayan sido no objetados por el Banco, y debería cubrir un periodo de al menos 12 meses. • El proyecto utilizará una cuenta bancaria especial a nombre del proyecto en el Banco Central, gestionado por media de una subcuenta en la Cuenta Única de la Tesorería Nacional. • El mecanismo para la presentación de solicitudes de desembolsos será manual inicialmente, sin embargo, la modalidad puede estar sujeta a cambios si las autoridades eventualmente acuerdan utilizar el sistema de desembolsos electrónicos del Banco. • Las monedas para los informes financieros de la operación son USD y euros. • La modalidad de desembolsos a utilizar principalmente para el programa será el anticipo de fondos, en base a una planificación financiera de hasta 6 meses. Se prevé que la operación justifique un 70% a utilizar en la rendición de los saldos acumulados pendientes de justificación.
<input checked="" type="checkbox"/>	Contabilidad, sistemas de información y generación de reportes	<p>Las normas específicas de contabilidad que se seguirán son las Normas Internacionales de Contabilidad para el Sector Público (NICSP). Para el registro contable de la operación se usará el módulo para las Unidades Ejecutoras de Proyectos con Financiamiento Externo Integrado de Gestión Financiera (UEPEX) del Sistema Integrado de Gestión Financiera (SIGEF) del país como plataforma tecnológica y se utilizará el método base caja. Todos los informes financieros clave del proyecto, incluyendo las solicitudes de desembolso, serán generados directamente desde este sistema.</p> <p>Como complemento a las políticas y guías aplicables a la operación se utilizará el ROP con la definición documentada de flujos de trabajo, procedimientos y controles internos.</p>

☒	Control Interno y auditoría interna	La función de auditoría interna de Gobierno está a cargo de la Contraloría General de la República Dominicana (CGRD). Para el desarrollo de esta función, la CGRD se auxilia de Unidades de Auditoría Interna en cada instancia de la Administración Pública de la República Dominicana.
☒	Control externo e Informes financieros	<p>El Prestatario y/o OE seleccionará y contratará los servicios de auditoría externa de acuerdo con los términos de referencia previamente acordados entre el OE y el Banco. Estos establecerán el tipo de revisión, oportunidad y alcance. El auditor externo seleccionado y las normas de auditoría a aplicar serán aceptables para el Banco. De acuerdo con la naturaleza y riesgo de la operación se requerirán estados financieros auditados del programa, auditado preferiblemente por una firma al nivel de la elegibilidad plus. El tipo de auditoría y nivel de elegibilidad requerido para los auditores, podrán ajustarse a lo largo de la vida del proyecto dependiendo de los resultados de supervisión del Banco.</p> <p>Los Estados Financieros Auditados del programa requeridos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anualmente: Presentación al Banco, a más tardar 90 días después del cierre de cada periodo fiscal (el 31 de diciembre). - Al cierre del proyecto: Presentación al Banco a más tardar 90 días después de la fecha del último desembolso
☒	Supervisión Financiera de la operación	Bajo la responsabilidad del especialista financiero se realizarán revisiones y acompañamiento in situ y de escritorio con una periodicidad (como mínimo, una revisión anualmente), sujeto a ajustes durante la ejecución. La supervisión consistirá en seguimiento al estatus de implementación de actividades recomendadas para mejorar la capacidad de la unidad, el estatus de los arreglos fiduciario, revisiones ex post, visitas de inspección, un diálogo y comunicación constante con el OE. También la supervisión se realizará a través las auditorías financieras anuales.

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

DR-G0004

CERTIFICACIÓN

La Unidad de Gestión de Donaciones y Cofinanciamiento (ORP/GCM) certifica que la operación de la referencia será financiada a través de:

Fuente de Financiamiento	Código del Fondo	Moneda	Monto hasta
Acuerdo de Asociación Marco Financiero UE-BID (2020)	ECR	EUR	3,210,000
		(USD eq)	3.827.762

Para las operaciones financiadas con fondos donde el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) no controla la liquidez, la disponibilidad de recursos depende de la solicitud y el recibo de los recursos de los donantes. Además, en el caso de operaciones financiadas con fondos que requieran un convenio posterior a la aprobación con el donante, la disponibilidad de recursos depende de la firma del convenio entre el Donante y el BID. (i.e.: Donación de Proyecto Específico (PSG), Fondos Intermediario Financiero (FIF), y fondos fiduciarios de un solo donante).

Certificado por:

Original firmado

22-Oct-2021

Maria Fernanda García

Fecha

Jefe

Unidad de Gestión de Donaciones y Cofinanciamiento
ORP/GCM

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/___

República Dominicana. Financiamiento No Reembolsable para Inversión GRT/___-____-DR
Programa Integral de Desarrollo Turístico y Urbano
de la Ciudad Colonial de Santo Domingo

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

1. Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, formalice el convenio o los convenios que sean necesarios con la República Dominicana, como beneficiario, con la finalidad de otorgarle un financiamiento no reembolsable para inversión por un monto de hasta €3.210.000 con cargo a los recursos a ser otorgados por la Unión Europea, de conformidad con el convenio o convenios indicados en el párrafo 2 a continuación, y adopte las demás medidas que sean pertinentes para la ejecución de la propuesta de proyecto contenida en el documento PR-_____.

2. Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, formalice con la Unión Europea el convenio o los convenios que sean necesarios para recibir y administrar los recursos para los fines descritos en la propuesta de proyecto indicada en el párrafo 1 anterior, y adopte las demás medidas que sean pertinentes para la ejecución de dicho convenio o convenios.

3. Que la autorización otorgada en el párrafo 1 anterior, sólo será efectiva cuando el Banco y la Unión Europea hayan suscrito el convenio o convenios correspondientes indicados en el párrafo 2.

(Aprobada el ___ de _____ de ____)