

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

**SERVICIOS DE CONSULTORÍA PARA LA ELABORACIÓN DE ESTUDIOS Y SONDEOS MECÁNICOS PARA
LA CARACTERIZACIÓN GEOLÓGICA Y GEOTÉCNICA DEL SUBSUELO MARINO EN LA ZONA DE
CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE MANZANILLO
(DR-T1241)**

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) de la República Dominicana, a través de la Unidad Ejecutora de Proyectos Financiados con Recursos Externos (UEPFRE), en cumplimiento de sus funciones de construir, rehabilitar y conservar adecuadamente las obras públicas necesarias para el crecimiento económico sostenido del país, introduce el proyecto de Rehabilitación y Ampliación del Puerto de Manzanillo, que se ejecutará con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y con la finalidad de convertirlo en un polo de desarrollo de estándar internacional para la región norte del país.
- 1.2 Particularmente se ha identificado el potencial que tiene este puerto por ser un catalizador del desarrollo agroindustrial y logístico de la región noreste del país. Por sus condiciones naturales de mayor calado, abrigo natural al oleaje y ubicación estratégica en la ruta de navegación a EE.UU., el Puerto de Manzanillo fue construido como parte de un complejo logístico privado, que cesó operaciones en 1997. Desde hace más de dos décadas, aspira a convertirse en el principal puerto del norte del país, promoviendo la salida de productos del sector agroindustrial, nuevos enclaves de zonas francas, incluyendo transformarse en el principal ingreso y salida de materias primas y mercancías de las zonas francas de CODEVI y El Caracol en Haití; e impulsar inversiones privadas complementarias aprovechando su situación territorial geoestratégica, en el marco de una visión de polo de desarrollo económico del área noroeste bajo un esquema de gestión sostenible de sus recursos naturales.
- 1.3 El programa que se desarrolla con el apoyo técnico y financiero del BID ([DR-L1141](#)), tiene el objetivo general de contribuir a mejorar la competitividad y el crecimiento socioeconómico de la zona norte del país, mediante la provisión de infraestructura portuaria y logística adecuada; y los objetivos específicos de: (i) reducción de costos y tiempos de transporte de la carga con origen/destino en el norte del país; (ii) incremento en el movimiento total de carga (toneladas) y de contenedores (TEUs) por Manzanillo. Las obras de infraestructura previstas para el programa son:
 - Rehabilitación y ampliación del muelle (para operar carga en contenedores) y del área portuaria y logística, incluyendo obras de regeneración y cuidado de zonas protegidas, reconfiguración de vialidades e infraestructura básica.
 - Mejoramiento de estructuras, entronques y pavimentos, incluyendo reconfiguración (sin expropiaciones) de vías principales que conectan el puerto con áreas productivas.
- 1.4 Para el caso del puerto la intervención consiste en la construcción de una Terminal Logística (TL) compuesta por una plataforma off shore de 220 metros x 40 metros a una distancia de 200 metros paralela a línea de costa de la bahía, con un calado natural de 16 metros, conectada por un puente de transferencia de carga (muelle existente de 200 metros rehabilitado y reforzado). La tecnología propuesta son celdas circulares de tablestaca ancladas al fondo marino, que no requiere dragado de apertura ni de mantenimiento posterior, evitando la contaminación el agua y optimizando el costo de inversión con un mínimo impacto ambiental. La plataforma permitirá el atraque simultáneamente dos buques con calados de Panamax (4.500 TEUs) y Post Panamax (8.500 TEUs), ampliable con más celdas a futuro para

recibir buques de 10.000 TEUs en caso de que la demanda y operatividad del puerto lo justifique. Además, se financiará un área logística de 20 hectáreas habilitada con la infraestructura básica y tecnología adecuadas para el manejo de carga contenerizada y refrigerada. La sostenibilidad de estas inversiones dependerá de la integración de la gestión del área portuaria y logística para reducir el costo de transporte de su principal usuario (banano) y de potenciales nuevas cargas de exportación (textil), e incorporar la infraestructura básica para el manejo de carga contenerizada de Haití y zonas francas, bajo un marco de resguardo de las áreas protegidas.

- 1.5 En una primera fase de diseño preliminar del Perfil del Proyecto, el gobierno (MOPC-APORDOM) evaluó alternativas de diseño y con el apoyo del Banco se elaboró el Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS), que concluyó en marzo de 2020, y que fue encargado a una firma internacional. Posteriormente y a nivel de anteproyecto se han venido adelantando los estudios de ingeniería que incluyen estudios geotécnicos y batimetría; así como los trabajos técnicos y estudios de ingeniería de las obras en la Terminal Logística (área agua y tierra).
- 1.6 Una parte importante del desarrollo de un proyecto de este tipo es conocer adecuadamente las características del suelo donde se va a ejecutar la obra, por lo cual un paso fundamental en la etapa de diseños es la realización de estudios de detalle que permitan conocer las condiciones mecánicas del lecho marino. En esta línea se requiere la contratación de una empresa especializada que realice este tipo de estudios, a partir de la extracción de muestras de campo bajo condiciones particulares.

II. Objetivos

- 2.1 El objetivo general de la consultoría es realizar una caracterización geológica y geotécnica del subsuelo en las zonas de construcción vecinas al puerto de Manzanillo, para determinar los materiales presentes en el subsuelo, su granulometría, su capacidad de carga, su clasificación geotécnica, su sección estratigráfica y su correlación con otros resultados obtenidos en diferentes etapas de evaluación del muelle en cuestión.

III. Actividades Principales

- 3.1 Las actividades a cargo de la consultoría, entre otras, incluyen:
- 3.2 La realización de 13 sondeos (cateos) de hasta 20m de profundidad en el terreno a estudiar; midiendo desde el lecho marino.
 - En cada cateo se realizará un ensayo SPT Standard, ASTM D1586 con extracción de muestras, cada metro, desde la superficie del lecho hasta el rechazo. En caso de encontrarse roca coralina, el cateo continuará hasta 5 metros por debajo del techo de roca.
 - La ubicación y profundidad de cada cateo podrá ser modificada en función de los resultados de los anteriores cateos.
- 3.3 Clasificación de suelos de cada muestra, ASTM D2487 Descripción, incluyendo los ensayos de laboratorio para clasificación de las muestras en cada sondeo, tales como Granulometrías, Límites de Atterberg, Humedad, Densidad húmeda y seca.
- 3.4 Resistencia a compresión confinada en muestras de roca: con gráficas de presión/deformación y tiempo/asentamiento con registro de las etapas de carga y los tiempos de consolidación.
- 3.5 El Reporte final de la investigación geotécnica debe incluir, aparte de una precisa descripción del objetivo de la misma, y una lista de los documentos sobre las estructuras planificadas, la siguiente información:
 - Detalles del proyecto.
 - Detalle de las condiciones geológicas del sitio, y las condiciones hidrogeológicas.

- Detalle de registros los cateos y SPT.
 - Resultado de los ensayos de laboratorio.
 - Una clara compilación de los resultados de los ensayos, cateos y SPT.
 - Una evaluación comprehensiva del subsuelo.
- 3.6 La opinión del experto geotécnico y sus recomendaciones deben incluir:
- Una evaluación de las condiciones del subsuelo en vista a la construcción del muelle.
 - Establecer los parámetros característicos del subsuelo.
 - Detalle de riesgos sísmicos, y eventual riesgo de licuefacción.
- 3.7 Condiciones generales para la ejecución de la consultoría:
- Cotizar por metro de cateo en suelo y por metro de perforación en roca.
 - La ubicación de los cateos solicitados estará comprendida en la zona marcada "Muelle Profundo" en el layout adjunto en los puntos 1,2,3,5,6,7,8,9,10,11,12, 13 y 14.
 - Se suministrará una planta con la ubicación de los puntos, referidos al muelle actual.
 - Correrá por su cuenta la ubicación, con precisión submétrica, la profundidad referida al cero del mar, los medios navales, embarcaciones y o pontones, así como los permisos requeridos, los planes de seguridad y de gestión ambiental.
 - Deberá contarse con un seguro todo riesgo de una compañía aseguradora de primer orden, que cubra tanto los equipos navales y especiales, como el personal y toda persona presente en los equipos y en las embarcaciones auxiliares.
 - Deberá presentarse un plan de seguridad durante las operaciones según Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar SOLAS de la I.M.O.
 - Deberá presentarse un plan de cuidado ambiental durante las operaciones, según Convenio internacional para prevenir la contaminación MARPOL de la I.M.O.

IV. Metodología de Trabajo

- 4.1 La empresa consultora deberá levantar en campo la información requerida para dar cumplimiento a los objetivos del proyecto y a la lista de actividades del apartado previo. El MOPC apoyará a la empresa consultora en la definición y suministro toda la información secundaria disponible.
- 4.2 El equipo de proyecto deberá realizar visitas individuales al país y reuniones virtuales, con el objetivo de presentar su Plan de Trabajo, realizar los acercamientos propuestos y presentar los resultados de la consultoría. La empresa consultora podrá proponer en su oferta el mecanismo de toma de información que considere más apropiado, teniendo en cuenta las condiciones y restricciones actuales, siempre que esto no afecte el desarrollo del objeto contractual.

V. Entregables

- 5.1 Durante el desarrollo de la consultoría la empresa encargada del desarrollo de los trabajos presentará a la Supervisión del Proyecto los informes y productos contenidos en el siguiente cuadro:

Entregable	Contenido	Plazo de entrega
Informe 1	Plan de trabajo. El informe debe contener una planilla de control, con todas las actividades necesarias para la elaboración de las encuestas y estudios, que se utilizarán en el seguimiento y evaluación de informes y productos.	15 días
Informe 2	Reporte de los sondeos y ensayos de laboratorio, y clasificación de los estratos encontrados.	60 días

- 5.2 Dependiendo de las necesidades definidas por el supervisor, el consultor podrá presentar informaciones complementarias, no sujetos a pago, que sirvan de insumos la consecución de los objetivos de esta consultoría.
- 5.3 Todos los informes serán presentados en medio digital, en formato PDF, incluyendo la portada, el documento principal y los anexos. Complementariamente, y a fines de edición y revisión, todos los informes, sus anexos, imágenes, bases de datos, antecedentes, etc., serán también entregados en medio digital, editados en formato 8.5" x 11" o 11" x 17", compatible con Microsoft Office.
- 5.4 Todas las hojas de cálculo y archivos que componen el proyecto deben entregarse en un medio electrónico editable, es decir, en un formato que permita la modificación de la información, en el formato de Microsoft Office 2000 o programas más recientes (Word, Excel y / o PowerPoint).
- 5.5 Cuando se trata de hojas de cálculo, gráficos, etc. deben entregarse al contratista con toda la información, incluidas las fórmulas y los datos de fondo, necesarios para la simulación de otros escenarios o contextos. No se pueden ocultar datos.
- 5.6 Las hojas de cálculo no deben contener macros o funciones que no existen o que los formatos de archivo definidos en este documento no comprenden.
- 5.7 Toda la información contenida en informes, hojas de cálculo y otros documentos debe ser rastreable y tener sus fuentes identificadas, para permitir la reproducción de los cálculos y la información presentada.
- 5.8 Las partes pueden intercambiar y entregar información electrónicamente, por correo electrónico. Los informes deben presentarse en formato electrónico.

VI. Plazo y Cronograma de Pagos

- 6.1 La consultoría tendrá un plazo de seis (2) meses:
 - Primer Pago: 30% a la entrega y aceptación del Banco del Informe 1.
 - Segundo Pago: 70% a la entrega y aceptación del Banco del Informe 2.
- 6.2 Cada pago se efectuará contra entrega y aprobación del informe respectivo, aprobado por el supervisor del contrato en RD. El monto del contrato incluye honorarios, viáticos y desplazamientos, conforme el avance de la consultoría.

VII. Presupuesto

- 7.1 El presupuesto disponible para el desarrollo de la consultoría es de cincuenta mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$50.000,00). Esta cantidad incluye los honorarios del equipo consultor y todos los gastos de viaje y estancias necesarios para cumplir con los alcances establecidos en estos Términos de Referencia.
- 7.2 La empresa consultora asumirá todo impuesto o gravamen al que estuviera sometida por razón de la prestación de los servicios dentro del monto contratado.

VIII. Calificaciones de los Proponentes

- 8.1 Se requiere una firma consultora con experiencia en la realización de estudios de factibilidad para proyectos viales, y personal altamente capacitado para el desarrollo de los alcances establecidos en los presentes Términos de Referencia.
- 8.2 Criterios de experiencia de la firma consultora. Las empresas proponentes deberán presentar al menos dos referencias recientes en el desarrollo de estudios vinculados

al desarrollo de análisis geotécnico y geológico en proyectos ejecutados en lecho marino.

8.3 Calificaciones del equipo de trabajo. El equipo de consultoría deberá contar con un especialista con experiencia probada en estudios y análisis geotécnicos y geológicos. Se valorará la experiencia previa en RD.

- **Especialista geotécnico.** Profesional en Ingeniería Civil con especialización o maestría en geotécnica o geología. Se requiere: i) experiencia en desarrollo de estudios de suelos en lechos marinos; y (ii) conocimiento en la realización de extracción de muestras sobre barcazas en zona marítima.

IX. Características de la Consultoría

- Categoría y modalidad de la consultoría: Empresa, internacional, Contractual de Productos y Servicios Externos, a suma alzada.
- Duración del contrato: 2 meses.
- Lugar(es) de trabajo: Consultoría externa.
- Supervisión: La coordinación general de la consultoría estará a cargo de Manuel Rodríguez Porcel, Especialista de la División de Transporte del BID en RD (TSP/CDR).

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

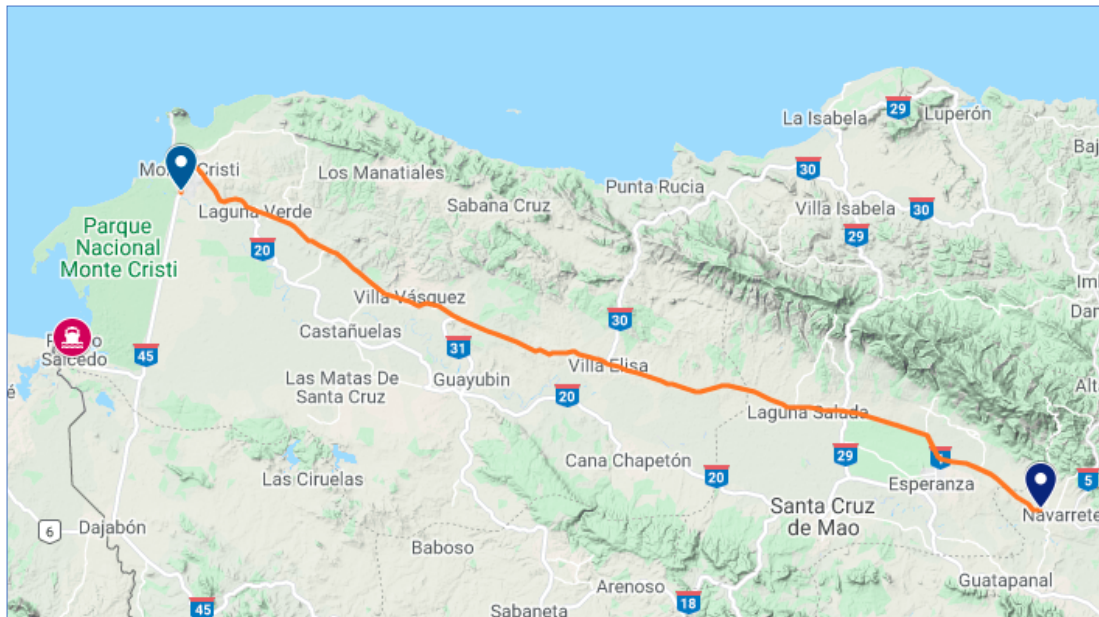
DIVISIÓN DE TRANSPORTE

**SERVICIOS DE CONSULTORÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL ESTUDIOS Y DISEÑOS DE INGENIERÍA PARA CARRETERAS Y CAMINOS DE CONEXIÓN AL PUERTO DE MANZANILLO, INCLUYENDO ANÁLISIS DE DIMENSIONAMIENTO ESTRUCTURAL, HIDRÁULICO, SOCIOAMBIENTAL, PRESUPUESTO, DE RIESGOS CLIMÁTICO Y SEGURIDAD VIAL.
(DR-T1241)**

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 República El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) de la República Dominicana, a través de la Unidad Ejecutora de Proyectos Financiados con Recursos Externos (UEPFRE), en cumplimiento de sus funciones de construir, rehabilitar y conservar adecuadamente las obras públicas necesarias para el crecimiento económico sostenido del país, introduce el proyecto de Rehabilitación y Ampliación del Puerto de Manzanillo, que se ejecutará con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y con la finalidad de convertirlo en un polo de desarrollo de estándar internacional para la región norte del país.
- 1.2 Como parte importante del programa, se ha contemplado una adecuada conectividad mediante la mejora de las vías que conectan las zonas productivas con el puerto, con el objetivo de evitar (i) que las obras portuarias no sean accesibles y por tanto caigan en desuso; y (ii) que los actuales usuarios (sector banano) y nuevos potenciales, reduzcan sus costos logísticos y de transporte al puerto. Otro aspecto considerado fue la necesidad de consolidar una gestión integral del puerto y su área logística, con capacidad operativa y marco socio ambiental y regulatorio, con el fin de promover la sostenibilidad a largo plazo y atraer inversiones privadas.
- 1.3 El MOPC identificó un conjunto de carreteras y caminos vecinales considerados críticos para el desarrollo del mismo, reduciendo costos logísticos y de transporte del sector agroexportador y de las zonas productivas de la región. En este sentido, los tramos principales identificados para ejecutar en el marco del programa son los siguientes:
 - Autopista Duarte (Tramo Navarrete – Montecristi) (90.60 km): es la principal carretera de acceso al puerto de Manzanillo, en su tramo sur conecta con la ciudad de Santiago y al norte, con la ciudad de Montecristi.
 - Tramo Carretera 20 (Palo Verde - Laguna Verde) (9.01 km): Esta vía conecta la región de producción de banano con la red principal.
- 1.4 En este sentido, a través de la presente contratación se buscan desarrollar los estudios y diseños de ingeniería necesarios para la rehabilitación del Tramo Navarrete – Montecristi, que es el de mayor impacto y relevancia sobre la actividad productiva del puerto. Se trata de una vía que pertenece a la red vial principal del país, que conecta los municipios de las provincias Montecristi y Valverde con la región del Cibao y el resto de la República Dominicana.
- 1.5 Esta región se caracteriza por tener un gran potencial agrícola con producción principalmente de alimentos como arroz, guineo, plátano, entre otros. Esta vocación, hace que exista un alto tránsito de camiones sobre la carretera que transportan los productos hacia otras ciudades del país y hacia el puerto de Manzanillo.



- 1.6 El Banco, como parte del apoyo que presta para la definición y ejecución de los programas que apoya financieramente, requiere la contratación de los estudios y diseños necesarios para la estimación de los montos de inversión en este componente del programa; así como la definición de los estándares técnicos para la rehabilitación y mejoramiento del tramo vial a intervenir.

II. Objetivos

- 2.1 El objetivo de la presente consultoría es apoyar a la UEPFRE/MOPC para determinar cuál es el estado actual de los tramos viales Navarrete – Montecristi y Palo Verde – Laguna Verde; y las necesidades de inversión en las mismas, identificando sus principales problemas y deficiencia. Además, se pretende la realización de los estudios y diseños para su mejoramiento y rehabilitación, incluyendo la obtención de cantidades que servirán de base para la estimación de los costos de inversión.

III. Actividades Principales

- 3.1 Ejecución de los estudios y diseños de la solución ingenieril construible y viable para las vías objeto de estudio, los cuales definirán las obras necesarias a ejecutar, que permitan brindar una infraestructura vial que satisfaga requerimientos mínimos de seguridad, comodidad y transitabilidad para los usuarios; contribuyendo así, al desarrollo sostenible y a la integración del país a través de una red vial eficiente.
- 3.2 El alcance de los estudios de mejoramiento y/o rehabilitación de los tramos viales del programa, abarcan todas las labores fundamentales que debe desarrollar el consultor para realizar a nivel preliminar los Estudios y Diseños que entre otros aspectos, incluyan el mejoramiento del trazado geométrico de la rasante en los sectores que sea requerido, el diseño de la estructura de pavimento o mejoramiento funcional o estructural de la vía existente, diseños de terraplenes, obras hidráulicas y diseño de la solución de los sitios críticos que se encuentren en los tramos en estudio; así como la atención de puntos de alta accidentabilidad y demás problemas que se presenten en las vías, con el fin de mejorar la condiciones de seguridad de los usuarios, estabilidad de las obras existentes y la disminución de los tiempos de viaje, garantizando una mejor transitabilidad.
- 3.3 Los estudios y diseños a desarrollar tienen por objeto, mejorar las especificaciones y dimensiones de la vía y obras existentes; permitiendo una adecuación de las mismas a los niveles de servicio requeridos por el tránsito actual y proyectado. Para esto, el

consultor deberá tener en cuenta la categoría de la vía objeto de estudio, así como las posibles restricciones sociales o ambientales que existan en la zona, empleando al máximo y bajo su mejor criterio, el trazado horizontal del corredor existentes, con el fin de minimizar y de ser posible, cualquier tipo de afectación predial para el desarrollo del proyecto.

- 3.4 El Consultor será responsable de un adecuado planeamiento, programación, conducción de estudios, diseños y en general, por la calidad técnica de todos los productos entregados, que deberá ser ejecutado en concordancia al presente documento y con las normas, especificaciones y manuales técnicos vigentes.
- 3.5 El consultor ajustará al máximo el diseño geométrico a la rasante actual, con el fin de minimizar el movimiento de tierra o cambios en los alineamientos del corredor; de tal forma que haya eficiencia en la propuesta de diseño en términos económicos. Para lo anterior y con el fin de garantizar la seguridad vial del corredor, se apoyará con señalización horizontal, vertical, estudios de riesgo y auditorías de seguridad vial. No está previsto realizar cambios en la traza ni by-pass de ciudades intermedias, por lo cual no se debe considerar el diseño de traza nueva en ninguna parte de los proyectos.
- 3.6 Para la ejecución de los estudios y diseños, el consultor debe realizar la recopilación de información secundaria (Adquisición de Cartografía y toda aquella documentación técnica de tipo secundario), previo al inicio de las actividades de campo para de esta manera establecer la ruta de trabajo adecuada para cumplir con el propósito del estudio, y diseños según el área. Dentro de los trabajos de campo además de los levantamientos base y que serán la columna vertebral para el desarrollo de las áreas más representativas se deben realizar levantamientos de información primaria que servirá de insumo para la elaboración de cada uno de los capítulos y diagnósticos según sea el alcance del mismo. Así mismo, deberá adelantar un levantamiento de toda la información técnica requerida para el desarrollo de los estudios, de acuerdo con el alcance de cada uno de ellos. Será tarea del consultor también la coordinación del resto de los trabajos de campo que serán realizados por terceros.
- 3.7 Finalmente, el consultor deberá llevar a cabo todas las labores necesarias para entregar al MOPC y al Banco los estudios y diseños, que como mínimo y sin limitarse, deberán incluir los siguientes capítulos:
 - ESTUDIO DE TRANSPORTE, CAPACIDAD Y NIVEL DE SERVICIO
 - ESTUDIO DE TRAZADO Y DISEÑO GEOMETRICO
 - ESTUDIO DE RUGOSIDAD Y FALLAS SUPERFICIALES DEL PAVIMENTO EXISTENTE
 - ESTUDIO DE HIDROLOGÍA, HIDRÁULICA Y SOCAVACION
 - ESTUDIO Y DISEÑO DE ESTRUCTURAS
 - ESTUDIO COMPONENTES AMBIENTAL Y SOCIAL
 - ESTUDIO GESTION PREDIAL
 - ESTUDIO DE ANÁLISIS DEL RIESGO Y SOSTENIBILIDAD.
 - ESTUDIO DE ESTIMACIÓN DE CANTIDADES DE OBRAS, COSTOS Y PRESUPUESTOS.
 - REDACCIÓN DE PLIEGOS Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA CONTRATACIÓN DE LA OBRA

IV. Metodología de Trabajo

- 4.1 La empresa consultora deberá desarrollar en campo todos los levantamiento de información requerida para dar cumplimiento a los objetivos del proyecto y a la lista de actividades del apartado previo. El MOPC apoyará a la empresa consultora en la definición y suministro toda la información secundaria disponible.
- 4.2 El equipo de proyecto deberá realizar visitas individuales al país y reuniones virtuales, con el objetivo de presentar sus plan de trabajo, realizar los acercamientos propuestos y presentar los resultados de la consultoría. La empresa consultora podrá proponer en

su oferta el mecanismo de toma de información que considere más apropiado, teniendo en cuenta las condiciones y restricciones actuales, siempre que esto no afecte el desarrollo del objeto contractual.

V. Entregables

- 5.1 Durante el desarrollo de la consultoría la empresa encargada del desarrollo de los trabajos presentará a la Supervisión del Proyecto los informes y productos contenidos en el siguiente cuadro:

Entregable	Contenido	Plazo de entrega
Informe 1	Informe inicial donde presentará un cronograma de trabajo con la descripción detallada de las actividades a realizar durante la consultoría y un modelo de los formularios que serán utilizados en la recolección de la información de campo.	30 días
Informe 2	Informe parcial correspondientes al avance de los trabajos.	120 días
Informe 3	Informe de pre-entrega conteniendo los presupuestos de las obras y los demás productos entregables que estén concluidos a la fecha.	240 días
Informe 4	Informe final conteniendo los productos esperados de la consultoría en versión final y definitiva, incluyendo los pliegos y documentación para la contratación de las obras.	300 días

- 5.2 Dependiendo de las necesidades definidas por el supervisor, el consultor podrá presentar informaciones complementarias, no sujetos a pago, que sirvan de insumos la consecución de los objetivos de esta consultoría.
- 5.3 Todos los informes serán presentados en medio digital, en formato PDF, incluyendo la portada, el documento principal y los anexos. Complementariamente, y a fines de edición y revisión, todos los informes, sus anexos, imágenes, bases de datos, antecedentes, etc., serán también entregados en medio digital, editados en formato 8.5" x 11" o 11" x 17", compatible con Microsoft Office.

VI. Plazo y Cronograma de Pagos

- 6.1 La consultoría tendrá un plazo de diez (10) meses:
- Primer Pago: 20% a la entrega y aceptación del Banco del Informe 1.
 - Segundo Pago: 25% a la entrega y aceptación del Banco del Informe 2.
 - Tercer Pago: 25% a la entrega y aceptación del Banco del Informe 3.
 - Cuarto Pago: 30% a la entrega y aceptación del Banco del Informe 4.
- 6.2 Cada pago se efectuará contra entrega y aprobación del informe respectivo, aprobado por el supervisor del contrato en RD. El monto del contrato incluye honorarios, viáticos y desplazamientos, conforme el avance de la consultoría.

VII. Presupuesto

- 7.1 El presupuesto disponible para el desarrollo de la consultoría es de ciento veinticinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$125.000,00). Esta cantidad incluye los honorarios del equipo consultor y todos los gastos de viaje y estancias necesarios para cumplir con los alcances establecidos en estos Términos de Referencia.
- 7.2 La empresa consultora asumirá todo impuesto o gravamen al que estuviera sometida por razón de la prestación de los servicios dentro del monto contratado.

VIII. Calificaciones de los Proponentes

- 8.1 Se requiere una firma consultora con experiencia en la realización de estudios de campo para proyectos viales, y personal altamente capacitado para el desarrollo de los alcances establecidos en los presentes Términos de Referencia.
- 8.2 Criterios de experiencia de la firma consultora. Las empresas proponentes deberán presentar al menos dos referencias recientes en el desarrollo de estudios y diseños de ingeniería para proyectos de infraestructura vial.
- 8.3 Calificaciones del equipo de trabajo. El equipo de consultoría deberá contar como mínimo con los siguientes perfiles. Se valorará la experiencia previa en RD.

Perfil	Estudios	Experiencia General	Experiencia Específica
Especialista Transito, Transporte y Seguridad Vial	Ingeniero Civil o Ingeniero de Vías y Transportes, y título de especialista, y/o maestría y/o doctorado en el área de Tránsito y/o Transporte y/o Seguridad Vial.	No menor de ocho (8) años, contados entre la fecha de expedición de la matrícula profesional.	No menor de tres (3) años como especialista en la disciplina para la cual fue propuesto en proyectos de infraestructura vial de consultoría y/o interventorías de estudios y/o diseños de proyectos viales y/o construcción y/o de interventoría de obra de proyectos viales.
Especialista en Vías (Diseño Geométrico)	Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Vías y Transportes y/o Ingeniero Topográfico y título de especialista y/o maestría y/o doctorado en el área de Vías y/o Diseño Geométrico.		
Especialista en Pavimentos	Ingeniero Civil o Ingeniero de Vías y Transportes y título de especialista y/o maestría y/o doctorado en el área de pavimentos y/o vías y/o geotecnia.		
Especialista en Hidráulica e Hidrología	Ingeniero Civil, o Ingeniero de Vías y Transportes y/o Ingeniero Sanitario y título de especialista y/o maestría y/o doctorado en el área Hidráulica y/o recursos hídricos.		
Especialista Estructural	Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Vías y Transportes y título de especialista y/o maestría y/o doctorado en Estructuras.		
Especialista Ambiental	Ingeniería Civil y/o Ingeniería de Vías y Transportes y/o Ingeniero ambiental y título de especialista y/o maestría y/o doctorado en el área de sostenibilidad y/o en el área ambiental.		

IX. Características de la Consultoría

- Categoría y modalidad de la consultoría: Empresa, internacional, Contractual de Productos y Servicios Externos, a suma alzada.
- Duración del contrato: 10 meses.
- Lugar(es) de trabajo: Consultoría externa.
- Supervisión: La coordinación general de la consultoría estará a cargo de Manuel Rodríguez Porcel, Especialista de la División de Transporte del BID en RD (TSP/CDR).

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

**SERVICIO DE PARA LA DEFINICIÓN DE UN PLAN DE ACCIÓN Y ESTRATEGIAS PARA POTENCIALIZAR LA INCLUSIÓN DE MUJERES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LABORES NO TRADICIONALES, DENTRO DE PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN VIAL Y PORTUARIA.
(DR-T1241)**

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) de la República Dominicana, a través de la Unidad Ejecutora de Proyectos Financiados con Recursos Externos (UEPFRE), en cumplimiento de sus funciones de construir, rehabilitar y conservar adecuadamente las obras públicas necesarias para el crecimiento económico sostenido del país, introduce el proyecto de Rehabilitación y Ampliación del Puerto de Manzanillo, que se ejecutará con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y con la finalidad de convertirlo en un polo de desarrollo de estándar internacional para la región norte del país.
- 1.2 El programa ([DR-L1141](#)) tiene el objetivo general de contribuir a mejorar la competitividad y el crecimiento socioeconómico de la zona norte del país, mediante la provisión de infraestructura portuaria y logística adecuada; y los objetivos específicos de: (i) reducción de costos y tiempos de transporte de la carga con origen/destino en el norte del país; (ii) incremento en el movimiento total de carga (toneladas) y de contenedores (TEUs) por Manzanillo. Las obras de infraestructura previstas para el programa son:
 - Rehabilitación y ampliación del muelle (para operar carga en contenedores) y del área portuaria y logística, incluyendo obras de regeneración y cuidado de zonas protegidas, reconfiguración de vialidades e infraestructura básica.
 - Mejoramiento de estructuras, entronques y pavimentos, incluyendo reconfiguración (sin expropiaciones) de vías principales que conectan el puerto con áreas productivas.
- 1.3 Este programa incluye adicionalmente un componente de fortalecimiento institucional en donde la inclusión de la perspectiva de género y de Personas con Discapacidad (PcD) es uno de los elementos centrales. Esto debido a que las mujeres están sub-representadas en la fuerza laboral del sector y su participación suele concentrarse en trabajos con baja remuneración y vulnerables. Datos para América Latina y el Caribe, muestran que las mujeres representan entre el 1% y el 6% de los empleados del sector de la construcción, dependiendo del país. En el sector transporte esto varía entre el 8% y el 21%. La República Dominicana ha logrado mejorar la brecha de género en educación primaria (M: 93%, H: 93%), sin embargo, en educación secundaria (M: 74%, H:66%) y terciaria (M:76%, H:43%) existe una significativa brecha que perjudica a los hombres.¹
- 1.4 En 2017, la tasa de participación en la fuerza laboral de las mujeres fue 51% (del total de mujeres mayores de 15 años), en comparación con la de los hombres que fue 78% (del total de hombres mayores de 15 años). En las personas jóvenes (entre 15 y 24 años) la brecha en la tasa de participación laboral no se modificó significativamente entre el 2000 y el 2017 (año 2000: mujeres: 29%, hombres: 55%; año 2017: mujeres: 32%, hombres: 57%)². La tasa de desempleo es de 8% para mujeres y de 4% para hombres³. Según estimaciones de la Organización Internacional de Trabajo (OIT), las

¹ Banco Mundial, 2019.

² [Ídem.](#)

³ [Ídem.](#)

mujeres representan el 8,7% del total de empleados en el sector transporte y comunicaciones, y 3,3% del sector construcción⁴.

- 1.5 Respecto a las PcD, En RD hay 140.908 lo que equivale al 2,3% de la población. Según el tercer [estudio socioeconómico de Hogares SIUBEN](#), el 27,9% reporta dificultades de accesibilidad al transporte⁵ y dedican hasta un 40% de su sueldo a la movilidad. Con respecto a la inserción laboral, el 53,2% de las PcD tienen alguna ocupación económica, siendo mayor la proporción de hombres económicamente activos (66,4%). Datos que resaltan la elevada exclusión laboral⁶ de las PcD en los sectores productivos del país, incluyendo el transporte y logística.
- 1.6 Para impulsar el trabajo femenino y de PcD dentro del presente programa existe la necesidad de promover la transversalización de la perspectiva de género e inclusión dentro del MOPC y la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM). Para ello, es necesario realizar un diagnóstico y plan de acción para atender las brechas existente. El plan de acción desarrollará acciones a corto, mediano y largo plazo para promover una mayor participación de las mujeres y de PcD en la fuerza laboral del sector.

II. Objetivo

- 2.1 El objetivo de la presente consultoría es desarrollar un diagnóstico de los aspectos de inclusión de temas de género y personas con Discapacidad en el MOPC y APORDOM; y elaborar una propuesta de Plan de Acción que permita promover estos elementos transversales dentro del programa DR-L1141.

III. Actividades Principales

- 3.1 El contractual deberá realizar las siguientes actividades:
 - Identificar buenas prácticas internacionales en materia de políticas e iniciativas de igualdad de género e inclusión de PcD en el sector transporte, y con mayor énfasis en proyectos portuarios.
 - Recolectar y realizar una revisión de documentos relevantes del MOPC y APORDOM relacionados con igualdad de género e inclusión como, por ejemplo, estatutos, reglamentos, guías, protocolos; así como datos sobre la composición de los empleados desagregado por sexo según áreas de trabajo (técnico, administrativos, etc.), discapacidades, cargos ocupados y salarios.
 - Identificar y documentar políticas específicas para promover la igualdad de género y la inclusión en el sector transporte y portuario (por ejemplo, políticas de balance vida/trabajo, de reclutamiento, salario y promoción igualitario, de adaptación la infraestructura para responder a las necesidades de diferentes personas, programas para promover el liderazgo y la carrera de las mujeres, prevención y mitigación de la violencia de género, etc.).
 - Realizar entrevistas a personas clave para obtener información sobre las brechas de género y de inclusión de PcD, y sobre las propuestas relevantes para atenderlas al interior de la entidad y el sector transporte. Entre estas entrevistas se recomienda incluir a altos cargos directivos y gerentes medios, tanto de sectores operativos como administrativos, a responsables de recursos humanos, y a una muestra de empleados, mujeres y hombres, que trabajen en diferentes áreas. Se deberá analizar la perspectiva/opinión de los empleados y la cultura al interior de la institución mediante una muestra rápida, que incluya un análisis de percepción de los empleados sobre la existencia de barreras para las mujeres y PcD para participar en el sector transporte.
 - Identificar en cada entidad la existencia o no de personal dedicado a temas sociales o de género (por ejemplo, si existen unidades de género o especialistas

⁴ [OIT, 2019.](#)

⁵ [De la Rosa citando ASODIFIMO](#), 02 de mayo 2018. "Por falta de acceso, discapacitados gastan 40% de sueldo solo en transporte".

⁶ [CONADIS, 2020.](#)

sociales/género), sus funciones y su nivel dentro de la estructura organizativa. Así como guías, planes, presupuesto o cualquier documento relacionado.

- Relevar información sobre la existencia (o no) de programas o proyectos realizados por las instituciones que hayan incluido una perspectiva de género e inclusión. Si se identifican programas/proyectos, entrevistar a los responsables de su ejecución (supervisor del proyecto, equipo clave y si había, especialista social/género) para entender los obstáculos enfrentados, las acciones o situaciones que conllevaron al éxito de la implementación (o no) de la perspectiva de género e inclusión, lecciones aprendidas y recomendaciones.
- Realizar entrevistas a personas clave responsables de supervisar e implementar proyectos para obtener información sobre su conocimiento en temas de género e inclusión en su área de trabajo, apertura a incluir el tema, barreras que enfrenta por las cuales no incluye dichas perspectivas, capacidad (o no) para incluir el tema en sus proyectos.
- Realizar entrevistas individuales o grupales para conocer la visión externa sobre la política de género del MOPC y su plan de acción, incluyendo la sociedad civil y organismos que interactúan con esta, incluyendo contratistas de diseño, supervisión y construcción.
- Identificar las medidas que tiene el MOPC y APORDOM para atender los casos de violencia de género y acoso en el lugar de trabajo, así como en los proyectos o programas que implementa.
- Elaborar un diagnóstico sobre cuáles son las principales áreas de éxito para promover la igualdad de género y la inclusión de PcD en el sector transporte y específicamente en los proyectos portuarios, así como las principales brechas que enfrenta, tanto a nivel interno de la institución como a nivel externo en cuanto a la regulación de los servicios de transporte.
- Con base en el diagnóstico, desarrollar una propuesta de política de género e inclusión y un plan de acción que incluya las principales acciones que la institución debe poner en marcha, o mantener si ya existen, para transversalizar temas de género e inclusión de PcD en sus proyectos y programas, especialmente en aquellos portuarios. Dicho plan de acción debe incluir las actividades, metas, una estructura de arreglos institucionales y responsabilidades, presupuesto estimado y duración, así como los mecanismos de monitoreo y evaluación, y rendición de cuentas para implementar en el contexto de la institución. El plan de acción deberá identificar las acciones prioritizadas y factibles teniendo en cuenta los recursos y cultura de la institución en el corto, mediano y largo plazo.
- Preparar una presentación con un resumen ejecutivo del diagnóstico y el plan de acción para ser socializado con la gerencia de la institución, áreas operativas y los empleados.
- Participación en los talleres, reuniones y/o tele/videoconferencias que el Banco organice acerca del desarrollo de las actividades en el marco de esta consultoría

IV. Entregables

- 4.1 Todos los productos de esta consultoría deberán entregarse en archivos electrónicos modificables de la siguiente forma:
- i. **Entregable 1:** Transcurridos 15 días desde el inicio de la consultoría, el contractual deberá entregar el documento de plan de trabajo y propuesta de metodología a desarrollar con un listado de actores claves a ser analizados.
 - ii. **Entregable 2:** Transcurridos 90 días desde el inicio de la consultoría el contractual deberá entregar un reporte borrador del diagnóstico de la situación institucional. Este reporte deberá incluir un resumen de la información recolectada a través de las entrevistas y revisión bibliográfica.
 - iii. **Entregable 3:** Transcurridos 180 días desde el inicio de la consultoría el contractual deberá entregar la Estrategia de Género en Inclusión de PcD para el MOPC y APORDOM, con énfasis en los proyectos portuarios; y un Plan de Acción con lineamientos concretos para proyectos y políticas.

- iv. **Entregable 4:** Transcurridos 240 días desde el inicio de la consultoría el contractual deberá entregar un informe final que incluya el diagnóstico situacional, la Estrategia de género e inclusión de PcD y el Plan de Acción acordado, presentación y *booklet* con los principales hallazgos del diagnóstico, elementos claves del plan de acción y actividades priorizadas para el corto plazo.

V. Cronograma De Pagos

5.1 El monto para esta consultoría será pagado de la siguiente forma:

- (i) Un 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Entregable 1.
- (ii) Un 30% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Entregable 2.
- (iii) Un 30% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del entregable 3.
- (iv) Un 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Entregable 4.

VI. Calificaciones

- Título/Nivel Académico y Años de Experiencia Profesional: Profesional con experiencia específica de al menos seis (6) años en el desarrollo de análisis de igualdad de género e inclusión de PcD en América Latina.
- Idiomas: español e inglés.
- Área de Especialización: Diseño de herramientas para el análisis y promoción de la igualdad de género en diferentes sectores de la sociedad. Diseño e implementación de planes institucionales y/o nacionales enfocados en la transversalización de la perspectiva de género e inclusión, en instituciones públicas del sector de infraestructura (preferiblemente transporte o portuario).
- Habilidades: Se valorará positivamente además la experiencia en RD, en proyectos portuarios y el conocimiento del contexto nacional.

VII. Características de la Consultoría

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: consultoría individual, por producto PEC.
- Duración del Contrato: 50 días no consecutivos en un periodo de 8 meses.
- Lugar de trabajo: Consultoría externa.
- Supervisión: La coordinación general de la consultoría estará a cargo de Manuel Rodríguez Porcel, Especialista de la División de Transporte del BID en RD (TSP/CDR) con el apoyo del INTRANT de RD.

Pago y Condiciones: La compensación será determinada de acuerdo con las políticas y procedimientos del banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

Consanguinidad: De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

Diversidad: El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes, y a personas de origen indígena.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

CONSULTORÍA PARA EL DISEÑO Y REALIZACIÓN DE TALLERES Y CAPACITACIONES TÉCNICAS PARA LA INTRODUCCIÓN DE LINEAMIENTOS DE GÉNERO Y DIVERSIDAD EN LABORES DE DISEÑO, SUPERVISIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y PORTUARIA (DR-T1241)

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) de la República Dominicana, a través de la Unidad Ejecutora de Proyectos Financiados con Recursos Externos (UEPFRE), en cumplimiento de sus funciones de construir, rehabilitar y conservar adecuadamente las obras públicas necesarias para el crecimiento económico sostenido del país, introduce el proyecto de Rehabilitación y Ampliación del Puerto de Manzanillo, que se ejecutará con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y con la finalidad de convertirlo en un polo de desarrollo de estándar internacional para la región norte del país.
- 1.2 El programa ([DR-L1141](#)) tiene el objetivo general de contribuir a mejorar la competitividad y el crecimiento socioeconómico de la zona norte del país, mediante la provisión de infraestructura portuaria y logística adecuada; y los objetivos específicos de: (i) reducción de costos y tiempos de transporte de la carga con origen/destino en el norte del país; (ii) incremento en el movimiento total de carga (toneladas) y de contenedores (TEUs) por Manzanillo. Las obras de infraestructura previstas para el programa son:
- Rehabilitación y ampliación del muelle (para operar carga en contenedores) y del área portuaria y logística, incluyendo obras de regeneración y cuidado de zonas protegidas, reconfiguración de vialidades e infraestructura básica.
 - Mejoramiento de estructuras, entronques y pavimentos, incluyendo reconfiguración (sin expropiaciones) de vías principales que conectan el puerto con áreas productivas.
- 1.3 Este programa incluye adicionalmente un componente de fortalecimiento institucional en donde la inclusión de la perspectiva de género y de Personas con Discapacidad (PcD) es uno de los elementos centrales. Esto debido a que las mujeres están sub-representadas en la fuerza laboral del sector y su participación suele concentrarse en trabajos con baja remuneración y vulnerables. Datos para América Latina y el Caribe, muestran que las mujeres representan entre el 1% y el 6% de los empleados del sector de la construcción, dependiendo del país. En el sector transporte esto varía entre el 8% y el 21%. La República Dominicana ha logrado mejorar la brecha de género en educación primaria (M: 93%, H: 93%), sin embargo, en educación secundaria (M: 74%, H:66%) y terciaria (M:76%, H:43%) existe una significativa brecha que perjudica a los hombres.⁷
- 1.4 En 2017, la tasa de participación en la fuerza laboral de las mujeres fue 51% (del total de mujeres mayores de 15 años), en comparación con la de los hombres que fue 78% (del total de hombres mayores de 15 años). En las personas jóvenes (entre 15 y 24 años) la brecha en la tasa de participación laboral no se modificó significativamente entre el 2000 y el 2017 (año 2000: mujeres: 29%, hombres: 55%; año 2017: mujeres: 32%, hombres: 57%)⁸. La tasa de desempleo es de 8% para mujeres y de 4% para hombres⁹. Según estimaciones de la Organización Internacional de Trabajo (OIT), las

⁷ Banco Mundial, 2019.

⁸ [Ídem.](#)

⁹ [Ídem.](#)

mujeres representan el 8,7% del total de empleados en el sector transporte y comunicaciones, y 3,3% del sector construcción^{34F34F36F}¹⁰.

- 1.5 Respecto a las PcD, En RD hay 140.908 lo que equivale al 2,3% de la población. Según el tercer [estudio socioeconómico de Hogares SIUBEN](#), el 27,9% reporta dificultades de accesibilidad al transporte¹¹ y dedican hasta un 40% de su sueldo a la movilidad. Con respecto a la inserción laboral, el 53,2% de las PcD tienen alguna ocupación económica, siendo mayor la proporción de hombres económicamente activos (66,4%). Datos que resaltan la elevada exclusión laboral¹² de las PcD en los sectores productivos del país, incluyendo el transporte y logística.
- 1.6 El Banco realizó un estudio regional para identificar oportunidades de empleo dentro de las cadena de valor que permitan incrementar la participación de mujeres en el sector. El estudio concluyó que las mujeres están subrepresentadas en los diferentes eslabones de la cadena de valor¹³ y que las principales oportunidades de empleo para mujeres relacionadas con el programa son en empresas constructoras (personal de talleres, personal de obra calificado y no calificado) y en supervisión de obras (en todos los cargos de campo, incluyendo gerencia, ingenieras de supervisión, inspectoras, laboratoristas y asistentes)¹⁴. Para que esto se materialice en el marco del programa del Puerto de Manzanillo, es necesario el desarrollo de capacitaciones y talleres a mujeres para impulsarlas a que logren involucrarse en este tipo de labores.

II. Objetivo

- 2.1 El objetivo general de esta consultoría es apoyar los esfuerzos del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) y a la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) para fomentar la inclusión y la diversidad en los grupos de trabajo y así contribuir a cerrar las brechas de participación en la fuerza laboral de las mujeres promoviendo su participación en la fuerza laboral del sector; lo anterior a través del diseño y realización de talleres y capacitaciones técnicas para la introducción de lineamientos de género y diversidad en labores de diseño, supervisión y construcción de proyectos de infraestructura vial y portuaria.

III. Actividades Principales

- 3.1 El contractual deberá realizar las siguientes actividades:
- Presentar una solicitud de interés a empresas en el sector de infraestructura vial y portuaria que puedan demandar empleadas para establecer las habilidades y técnicas que serán capacitados en el proceso.
 - Identificar el tipo de capacitación a desarrollar: técnica, teórica, universitaria y/o formación en capacidades blandas.
 - *Estructuración del contenido de talleres y capacitaciones asegurando el vínculo a las temáticas de transporte y desarrollo portuario.* El consultor deberá estructurar el contenido de las sesiones ajustándolo a las temáticas con un enfoque al transporte y al sector portuario como temas principales. Adicionalmente deberá analizar el personal a capacitar para organizar las sesiones de forma idónea para la realización de los talleres y capacitaciones. Deberán presentar esta estructura con anterioridad para

¹⁰ [OIT, 2019.](#)

¹¹ [De la Rosa citando ASODIFIMO](#), 02 de mayo 2018. "Por falta de acceso, discapacitados gastan 40% de sueldo solo en transporte".

¹² [CONADIS, 2020.](#)

¹³ El porcentaje de mujeres empleadas por entes gestores es 32%, por empresas constructoras es 8%, por laboratorios móviles es 13%, en supervisión de obras es 20%, en operación de vías es 38% y en operación de sistemas de transporte urbano es 20%. IDB. *Perú: Diagnóstico de la Cadena de Valor de la Provisión de Infraestructura de Transporte, su Operación y Servicios Conexos y Elaboración de un Plan de Acción de Género.* Presentación.

¹⁴ Idem.

realizar ajustes y modificaciones asegurando que el contenido se adapta a las necesidades de los asistentes.

- *Elaboración de presentación y/o productos de apoyo a las sesiones de trabajo.* Deberá realizar y presentar con anterioridad el material de apoyo a las sesiones de trabajo como presentaciones, juegos, retos. Estas se podrán ajustar y modificar previo a las sesiones para asegurar el mejor enfoque para los círculos.
- *Elaboración de un reporte de resultados esperados.* Deberá realizar una estrategia de medición basada en la participación de los colaboradores a través de encuestas de implicación y evolución y presentar estos resultados a modo de reporte.
- *Socialización del programa.* Deberá presentar al MOPC, APORDOM, al BID y a potenciales empresas interesadas del tipo constructor, supervisor y diseñador, el resultado del programa de capacitación, a través de un proceso de retroalimentación en el cual deberá ajustar los contenidos, productos y demás elementos incluidos para de esta forma tener un resultado concerta y que pueda ponerse en práctica.
- Finalmente el consultor deberá presentar un plan de capacitaciones y talleres para la puesta en marcha del programa, incluyendo presupuesto y recursos necesarios para su desarrollo.

IV. Entregables

4.1 Todos los productos de esta consultoría deberán entregarse en archivos electrónicos modificables de la siguiente forma:

- v. **Entregable 1:** Transcurridos 15 días desde el inicio de la consultoría, el contractual deberá entregar el documento de plan de trabajo y propuesta de metodología a desarrollar.
- vi. **Entregable 2:** Transcurridos 90 días desde el inicio de la consultoría el contractual deberá entregar un reporte borrador del programa diseñado y del material desarrollado a la fecha.
- vii. **Entregable 3:** Transcurridos 180 días desde el inicio de la consultoría el contractual deberá entregar el programa de capacitación definitivo y concertado, junto con todos los documentos, contenidos y productos necesarios para su desarrollo.

V. Cronograma De Pagos

5.1 El monto para esta consultoría será pagado de la siguiente forma:

- (v) Un 20% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Entregable 1.
- (vi) Un 40% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del Entregable 2.
- (vii) Un 40% del monto total de la consultoría contra presentación y aprobación del entregable 3.

VI. Calificaciones

- Título/Nivel Académico y Años de Experiencia Profesional: Profesional con experiencia específica de al menos seis (6) años en el desarrollo y puesta en marcha de programas de igualdad de género en América Latina.
- Idiomas: español e inglés.
- Área de Especialización: Diseño e implementación de planes, programas y capacitaciones enfocados en la transversalización de la perspectiva de género, en instituciones públicas y privadas del sector de infraestructura (preferiblemente transporte y portuario).

- Habilidades: Se valorará positivamente además la experiencia en RD y el conocimiento del contexto nacional y del sector portuario.

VII. Características de la Consultoría

- Categoría y Modalidad de la Consultoría: consultoría individual, por producto PEC.
- Duración del Contrato: 40 días no consecutivos en un periodo de 6 meses.
- Lugar de trabajo: Consultoría externa.
- Supervisión: La coordinación general de la consultoría estará a cargo de Manuel Rodríguez Porcel, Especialista de la División de Transporte del BID en RD (TSP/CDR) con el apoyo del INTRANT de RD.

Pago y Condiciones: La compensación será determinada de acuerdo con las políticas y procedimientos del banco. Adicionalmente, los candidatos deberán ser ciudadanos de uno de los países miembros del BID.

Consanguinidad: De conformidad con la política del Banco aplicable, los candidatos con parientes (incluyendo cuarto grado de consanguinidad y segundo grado de afinidad, incluyendo conyugue) que trabajan para el Banco como funcionario o contractual de la fuerza contractual complementaria, no serán elegibles para proveer servicios al Banco.

Diversidad: El Banco está comprometido con la diversidad e inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los candidatos. Acogemos la diversidad sobre la base de género, edad, educación, origen nacional, origen étnico, raza, discapacidad, orientación sexual, religión, y estatus de VIH/SIDA. Alentamos a aplicar a mujeres, afrodescendientes, y a personas de origen indígena.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DIVISIÓN DE TRANSPORTE

**SERVICIOS DE CONSULTORÍA PARA LA REALIZACIÓN DE ANÁLISIS SOCIAL Y AMBIENTAL EN LOS
PROYECTOS DEL PROGRAMA DE REHABILITACIÓN Y AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE MANZANILLO.
(DR-T1241)**

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. Antecedentes

- 1.1 El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) de la República Dominicana, a través de la Unidad Ejecutora de Proyectos Financiados con Recursos Externos (UEPFRE), en cumplimiento de sus funciones de construir, rehabilitar y conservar adecuadamente las obras públicas necesarias para el crecimiento económico sostenido del país, introduce el proyecto de Rehabilitación y Ampliación del Puerto de Manzanillo, que se ejecutará con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y con la finalidad de convertirlo en un polo de desarrollo de estándar internacional para la región norte del país.
- 1.2 Particularmente se ha identificado el potencial que tiene este puerto por ser un catalizador del desarrollo agroindustrial y logístico de la región noreste del país. Por sus condiciones naturales de mayor calado, abrigo natural al oleaje y ubicación estratégica en la ruta de navegación a EE.UU., el Puerto de Manzanillo fue construido como parte de un complejo logístico privado, que cesó operaciones en 1997. Desde hace más de dos décadas, aspira a convertirse en el principal puerto del norte del país, promoviendo la salida de productos del sector agroindustrial, nuevos enclaves de zonas francas, incluyendo transformarse en el principal ingreso y salida de materias primas y mercancías de las zonas francas de CODEVI y El Caracol en Haití; e impulsar inversiones privadas complementarias aprovechando su situación territorial geoestratégica, en el marco de una visión de polo de desarrollo económico del área noroeste bajo un esquema de gestión sostenible de sus recursos naturales.
- 1.3 El programa que se desarrolla con el apoyo técnico y financiero del BID ([DR-L1141](#)), tiene el objetivo general de contribuir a mejorar la competitividad y el crecimiento socioeconómico de la zona norte del país, mediante la provisión de infraestructura portuaria y logística adecuada; y los objetivos específicos de: (i) reducción de costos y tiempos de transporte de la carga con origen/destino en el norte del país; (ii) incremento en el movimiento total de carga (toneladas) y de contenedores (TEUs) por Manzanillo. Las obras de infraestructura previstas para el programa son:
 - Rehabilitación y ampliación del muelle (para operar carga en contenedores) y del área portuaria y logística, incluyendo obras de regeneración y cuidado de zonas protegidas, reconfiguración de vialidades e infraestructura básica.
 - Mejoramiento de estructuras, entronques y pavimentos, incluyendo reconfiguración (sin expropiaciones) de vías principales que conectan el puerto con áreas productivas.
- 1.4 Para el caso del puerto la intervención consiste en la construcción de una Terminal Logística (TL) compuesta por una plataforma off shore de 220 metros x 40 metros a una distancia de 200 metros paralela a línea de costa de la bahía, con un calado natural de 16 metros, conectada por un puente de transferencia de carga (muelle existente de 200 metros rehabilitado y reforzado). La tecnología propuesta son celdas circulares de tablestaca ancladas al fondo marino, que no requiere dragado de apertura ni de mantenimiento posterior, evitando la contaminación el agua y optimizando el costo de inversión con un mínimo impacto ambiental. La plataforma permitirá el atraque simultáneamente dos buques con calados de Panamax (4.500 TEUs) y Post Panamax (8.500 TEUs), ampliable con más celdas a futuro para recibir buques de 10.000 TEUs en caso de que la demanda y operatividad del puerto lo justifique. Además, se financiará un área logística de 20 hectáreas habilitada con la

infraestructura básica y tecnología adecuadas para el manejo de carga contenerizada y refrigerada. La sostenibilidad de estas inversiones dependerá de la integración de la gestión del área portuaria y logística para reducir el costo de transporte de su principal usuario (banano) y de potenciales nuevas cargas de exportación (textil), e incorporar la infraestructura básica para el manejo de carga contenerizada de Haití y zonas francas, bajo un marco de resguardo de las áreas protegidas.

- 1.5 En una primera fase de diseño preliminar del Perfil del Proyecto, el gobierno (MOPC-APORDOM) evaluó alternativas de diseño y con el apoyo del Banco se elaboró el Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS), que concluyó en marzo de 2020, y que fue encargado a una firma internacional. Posteriormente y a nivel de anteproyecto se han venido adelantando los estudios de ingeniería que incluyen estudios geotécnicos y batimetría; así como los trabajos técnicos y estudios de ingeniería de las obras en la Terminal Logística (área agua y tierra).
- 1.6 Una vez identificados el alcance de cada uno de los proyectos a desarrollar con el programa, uno de los principales pasos para llegar a su intervención, es el desarrollo de los análisis ambientales y sociales que permitan garantizar el cumplimiento de las salvaguardas definidas en la políticas del Banco. Como parte del apoyo que presta el Banco para la definición y ejecución de los programas que apoya financieramente, requiere la contratación de los estudios de carácter ambiental y social que permitan viabilizar la ejecución del programa desde este punto de vista.

II. Objetivos

- 2.1 El objetivo de la presente consultoría es apoyar a la UEPFRE/MOPC en la realización de los análisis social y ambiental relacionados con los proyectos del Programa de Rehabilitación del Puerto de Manzanillo. Lo anterior mediante el desarrollo de los instrumentos de gestión ambiental y social que aseguren que tanto el programa como los proyectos a financiarse cumplan con las Políticas de Salvaguardias Ambientales y Sociales del BID.

III. Actividades Principales

- 3.1 Para el programa el consultor deberá desarrollar el Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) del Programa en cumplimiento con los requisitos de las políticas de salvaguardias del BID. Este debe incluir como mínimo:
 - Los criterios de elegibilidad de proyectos y actividades en cumplimiento con las salvaguardas del Banco.
 - La descripción del proceso de gestión ambiental y social de todo el Programa durante la etapa de ejecución (requerimientos, estructura organizacional, responsables, tiempos, etc.), abarcando todo el ciclo de cada proyecto (desde la fase de “elegibilidad”, cubriendo las fases de “implementación” y “seguimiento” de cada uno). Incluir (i) una “ficha de elegibilidad ambiental social de proyectos”, y (ii) el listado de los requerimientos ambientales y sociales clave por proyecto a financiar, de acuerdo con el tipo de proyecto y nivel de impacto esperable, en cumplimiento tanto con la normativa nacional como las políticas del BID.
 - Los marcos de gestión que describan los lineamientos principales para garantizar el cumplimiento de los requisitos ambientales y sociales identificados para cada tipo de proyecto. De manera orientativa, se deberán considerar, entre otros: marco de compensación y restauración de medios de vida; marco de reasentamiento involuntario; marco para pueblos indígenas; marco de gestión de riesgo de desastres naturales; marco de gestión de impactos acumulativos; lineamientos para el desarrollo de consultas públicas socioculturalmente adecuadas y relacionamiento con partes interesadas; marco de gestión de biodiversidad y hábitats naturales críticos; marco de gestión de salud y seguridad ocupacional; marco de gestión de la

- contaminación y residuos; marco para la supervisión y monitoreo socioambiental del Programa.
 - Sistema de Gestión Ambiental y Social. El MGAS debe incluir los lineamientos para el establecimiento de un sistema de gestión basado en el ciclo *Deming* (PHVA)¹⁵ y orientado a la mejora continua.
 - Un marco para implementar un mecanismo de gestión de quejas en los proyectos del Programa.
- 3.2 Trabajando de manera conjunta con el equipo designado por la Unidad Ejecutora del programa, se recopilará la información necesaria a fin de elaborar el AAS/PGAS de las obras del programa, incluyendo el correspondiente plan de consulta pública en una primera versión *fit for disclosure*.
- 3.3 Apoyar al personal de la Unidad Ejecutora con el proceso de consultas pública dentro del proceso de ejecución del crédito del BID. Se deberá ejecutar el Plan de Consulta Pública propuesto para los proyectos del Programa, que deberán realizarse de manera socio culturalmente. Apoyar en las 02 rondas de consulta del EIAS y en las rondas correspondientes a los impactos transfronterizos de ser el caso.
- 3.4 Elaborar la versión final del MGAS y AAS/PGAS incluyendo los resultados e informes de las consultas para los proyectos del programa.

IV. Metodología de Trabajo

- 4.1 Para la elaboración del Plan de Trabajo se espera que el consultor realice una revisión de información relevante disponible, incluyendo los documentos técnicos e informaciones socioambientales, de gestión de riesgo de desastres naturales, de salud y seguridad ocupacional pertinentes al Programa. En caso de ser requerido, se podrá tener reuniones iniciales con el organismo ejecutor, con el fin de corroborar y obtener información adicional que sea necesaria para la elaboración del Plan de Trabajo acorde al contexto y cronograma de preparación del Proyecto. Asimismo, se debe revisar la normativa local aplicable a Áreas Protegidas, Comunidades o Grupos Étnicos, Seguridad y Salud en el Trabajo con el fin de establecer la necesidad de estudios socio ambientales específicos o adicionales. Como mínimo, el Plan de Trabajo deberá contener:
- Metodologías específicas que se emplearán para cada una de las actividades clave propuestas en estos TDRs.
 - Tabla de contenido detallada de cada uno de los productos a presentar.
 - Logística requerida para el desarrollo de cada una de las actividades clave.
 - Requerimientos de información adicionales.
 - Cronograma detallado de actividades y entrega de productos.
 - Mecanismos de coordinación con el Banco y Organismo Ejecutor.
- 4.2 El MGAS, debe incluir como mínimo:
- Los criterios de elegibilidad de proyectos y actividades en cumplimiento con las salvaguardas del Banco.
 - La descripción del proceso de gestión ambiental y social de todo el Programa durante la etapa de ejecución.
 - Lo marcos de gestión que describan los lineamientos principales para garantizar el cumplimiento de los requisitos ambientales y sociales identificados para cada tipo de proyecto.
 - Sistema de Gestión Ambiental y Social.

¹⁵ El Ciclo Deming o PHVA es conocido como el ciclo de la mejora continua y se fundamenta en planear, hacer, verificar y actuar bajo el principio de mejora continua. El ciclo PHVA permite a una organización asegurarse de que sus procesos cuenten con recursos y se gestionen adecuadamente, y que las oportunidades de mejora se determinen y se actúe en consecuencia. (ISO 9001:2015).

- Un marco para implementar un mecanismo de gestión de quejas en los proyectos del Programa.

4.3 El AAS debe incluir como mínimo:

- Introducción y antecedentes
- Descripción del proyecto: actividades, procesos e hitos que hacen parte de la construcción y operación de cada una de las obras incluidas en el Proyecto.
- Marco Normativo: Normativa ambiental y social que aplica específicamente a las obras de la Muestra Representativa.
- Con base en los diseños o perfiles de proyecto ya existentes, describir las alternativas que se hayan considerado hasta el momento de selección de la propuesta definitiva.
- Diagnóstico de temas sociales, ambientales y de seguridad y salud ocupacional claves, a través de información secundaria, entrevistas, y visitas de reconocimiento de las áreas de intervención

4.4 La empresa consultora deberá desarrollar en campo todos los levantamiento de información requeridos para dar cumplimiento a los objetivos del proyecto y a la lista de actividades del apartado previo. El MOPC apoyará a la empresa consultora en la definición y suministro toda la información secundaria disponible.

4.5 El equipo de proyecto deberá realizar visitas individuales al país y reuniones virtuales, con el objetivo de presentar sus plan de trabajo, realizar los acercamientos propuestos y presentar los resultados de la consultoría. La empresa consultora podrá proponer en su oferta el mecanismo de toma de información que considere más apropiado, teniendo en cuenta las condiciones y restricciones actuales, siempre que esto no afecte el desarrollo del objeto contractual.

V. Entregables

5.1 Durante el desarrollo de la consultoría la empresa encargada del desarrollo de los trabajos presentará a la Supervisión del Proyecto los informes y productos contenidos en el siguiente cuadro:

Entregable	Contenido	Plazo de entrega
Informe 1	Un Plan de Trabajo de la ejecución de la consultoría.	15 días
Informe 2	Versión fit for disclosure de Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS).	120 días
Informe 3	Versión fit for disclosure de los Análisis Ambiental y Social y Plan de Gestión Ambiental y Social (AAS/PGAS) para las obras.	210 días
Informe 4	Versión final de Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) y AAS/PGAS incluyendo los informes de consulta	300 días

5.2 Dependiendo de las necesidades definidas por el supervisor, el consultor podrá presentar informaciones complementarias, no sujetos a pago, que sirvan de insumos la consecución de los objetivos de esta consultoría.

5.3 Todos los informes serán presentados en medio digital, en formato PDF, incluyendo la portada, el documento principal y los anexos. Complementariamente, y a fines de edición y revisión, todos los informes, sus anexos, imágenes, bases de datos, antecedentes, etc., serán también entregados en medio digital, editados en formato 8.5" x 11" o 11" x 17", compatible con Microsoft Office.

VI. Plazo y Cronograma de Pagos

6.1 La consultoría tendrá un plazo de diez (10) meses:

- Primer Pago: 10% a la entrega y aceptación del Banco del Informe 1.
- Segundo Pago: 30% a la entrega y aceptación del Banco del Informe 2.
- Tercer Pago: 30% a la entrega y aceptación del Banco del Informe 3.
- Cuarto Pago: 30% a la entrega y aceptación del Banco del Informe 4.

6.2 Cada pago se efectuará contra entrega y aprobación del informe respectivo, aprobado por el supervisor del contrato en RD. El monto del contrato incluye honorarios, viáticos y desplazamientos, conforme el avance de la consultoría.

VII. Presupuesto

7.1 El presupuesto disponible para el desarrollo de la consultoría es de cuarenta mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$40.000,00). Esta cantidad incluye los honorarios del equipo consultor y todos los gastos de viaje y estancias necesarios para cumplir con los alcances establecidos en estos Términos de Referencia.

7.2 La empresa consultora asumirá todo impuesto o gravamen al que estuviera sometida por razón de la prestación de los servicios dentro del monto contratado.

VIII. Calificaciones de los Proponentes

8.1 Se requiere una firma consultora con experiencia en la realización de estudios socio-ambientales para proyectos viales, y personal altamente capacitado para el desarrollo de los alcances establecidos en los presentes Términos de Referencia.

8.2 Criterios de experiencia de la firma consultora. Las empresas proponentes deberán presentar al menos dos referencias recientes en el desarrollo de estudios socio-ambientales para proyectos portuarios.

8.3 Calificaciones del equipo de trabajo. El equipo de consultoría deberá contar como mínimo con los siguientes perfiles. Se valorará la experiencia previa en RD.

- **Director del proyecto.** Profesional con más de 10 años de experiencia en trabajos socio ambientales para proyectos de infraestructura de transporte.
- **Especialista ambiental.** Profesional especialista con más de 5 años de experiencia en la realización de estudios ambientales para proyectos de infraestructura de transporte.
- **Especialista social.** Profesional especialista con más de 5 años de experiencia en la realización de estudios sociales para proyectos de infraestructura de transporte.

IX. Características de la Consultoría

- Categoría y modalidad de la consultoría: Empresa, internacional, Contractual de Productos y Servicios Externos, a suma alzada.
- Duración del contrato: 6 meses.
- Lugar(es) de trabajo: Consultoría externa.
- Supervisión: La coordinación general de la consultoría estará a cargo de Manuel Rodríguez Porcel, Especialista de la División de Transporte del BID en RD (TSP/CDR).