

## Documento de Cooperación Técnica (CT)

### I. Información básica de la CT

▪ País/Región:	REPUBLICA DOMINICANA
▪ Nombre de la CT:	Apoyo para la implementación de la Rehabilitación y Ampliación del Puerto de Manzanillo
▪ Número de CT:	DR-T1241
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Rodriguez Porcel, Manuel (INE/TSP) Líder del Equipo; Alem, Mauro (INE/TSP) Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto; Castillo Arias, Awilda Margarita (CID/CDR); Encarnacion Encarnacion, Yonaida M. (CID/CDR); Escovar Bernal, Maria (VPS/ESG); Garza Cortina, Miriam (VPC/FMP); Hernandez, Gabriel Antonio (VPS/ESG); Landazuri-Levey, Maria C. (LEG/SGO); Lefevre, Benoit Jean Marie (CSD/CCS); Marmolejos, Jenniffer Elena (CID/CDR); Marthe Denise Archambault, Aude Gabrielle (VPS/ESG); Mix Vidal, Richard Alexander (INE/TSP); Molina Chacon, Luis Antonio (INE/TSP); Molina Vintimilla, Maria Emilia (INE/TSP); Monje Silva, Andrea (SCL/GDI); Nolasco, Elizabeth (CID/CDR); Rojas Lara, Julio Andres (VPS/ESG); Roque Burgos, Jan Carlo (CID/CDR); Villanueva, Maria Teresa (SCL/GDI)
▪ Taxonomía:	Apoyo Operativo
▪ Operación a la que la CT apoyará:	DR-L1141.
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	24 Ene 2022
▪ Beneficiario:	El Gobierno de República Dominicana (GdRD) a través del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	OC SDP Ventanilla 2 - Desarrollo Social(W2E); OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura(W2B)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	OC SDP Window 2 - Infrastructure (W2B): US\$215,000.00 OC SDP Window 2 - Social Development (W2E): US\$35,000.00 Total: US\$250,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	36 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	15 May 2022
▪ Tipos de consultores:	Firmas y consultores
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CID/CDR-Rep República Dominicana
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Sí
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2023:	Productividad e innovación; Integración económica; Capacidad institucional y estado de derecho; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género; Diversidad

### II. Descripción del préstamo asociado

- 2.1 El Programa de Rehabilitación y Ampliación del Puerto de Manzanillo (DR-L1141) tiene por objetivo mejorar la competitividad y el crecimiento socioeconómico de la zona norte del país, mediante la provisión de infraestructura portuaria y logística

adecuada. Los objetivos específicos son: (i) reducción de costos y tiempos de transporte de la carga con origen/destino en el norte del país; y (ii) incremento en el movimiento total de carga (toneladas) y de contenedores (TEUs) por Manzanillo.

- 2.2 La operación contempla los siguientes componentes: (i) **Inversión portuaria** que financiará la construcción de un muelle, instalaciones accesorias, áreas de logística y la implementación de sistemas tecnológicos de amarre y atraque de buques; (ii) **Intervenciones de conectividad y mejora en vías** a través del cual se rehabilitarán 90,6 km de la RD-1 entre Navarrete – Montecristi y se mejorarán 9,0 km de la vía Palo Verde – Laguna Verde; (iii) **Fortalecimiento de la conectividad logística y gestión portuaria** donde se apoyará el desarrollo de estudios técnicos, la elaboración de planes maestros para el puerto, la adquisición de equipos y se desarrollarán talleres y capacitaciones para el fortalecimiento institucional; y (iv) **Aspectos socioambientales y de resiliencia climática**, para apoyar los programas de gestión socioambiental y de riesgo de desastres en línea con las políticas de salvaguardas del Banco. El organismo ejecutor es el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) a través de la Unidad Ejecutora de Proyectos Financiados con Recursos Externos (UEPFRE). La UEPFRE contará con el apoyo técnico de la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) para las actividades portuarias previstas en los Componentes I, III y IV del programa. Este apoyo técnico es estructurado sobre la base de un acuerdo interinstitucional entre esta entidad y el MOPC, en el cual se establecerán las obligaciones de las partes y los mecanismos de coordinación entre ambas.

### III. Objetivos y justificación de la CT

- 3.1 El objetivo de la CT es contribuir al mejoramiento de la competitividad y el crecimiento socioeconómico de la zona norte de la República Dominicana (RD), a través de apoyo para la provisión de infraestructura portuaria y logística para el Puerto de Manzanillo, y sus vías de comunicación, mediante el desarrollo de estudios de preinversión y capacitación técnica necesaria para la ejecución del programa DR-L1141.
- 3.2 **Contexto logístico nacional.** RD es un país que presenta altos costos logísticos<sup>1</sup>, baja productividad del sector agropecuario y barreras<sup>2</sup> que limitan eficientes procesos de importación y exportación. La adhesión del país al Acuerdo de Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y la creación del Comité Nacional de Facilitación de Comercio en 2017, han acelerado la necesidad de avanzar en reformas para los procesos regulatorios<sup>3</sup>, institucionales<sup>4</sup> y de comercio exterior dominicanos, a fin de contribuir a la [digitalización, simplificación y reducción de procesos](#), tiempos y costos logísticos en el transporte de carga. En este sentido, a través del Plan Nacional de Logística de Carga 2020-2032 (PNLOG), el país identificó los ejes principales de comercio, los nodos de transporte esenciales y las acciones de desarrollo de conglomerados logísticos sobre los cuales focalizar sus esfuerzos de

---

<sup>1</sup> Cuarto país de la región con el precio t-km más alto con US\$0,14 por t-km (BID, 2013). El flete promedio de un contenedor es de US\$4,75/km, el triple del promedio mesoamericano.

<sup>2</sup> Estructura sindical del transporte de carga que restringe la competencia; procesos no integrados en aduanas y de plataformas digitales que generan atomización y mayores tiempos de gestión, entre otros.

<sup>3</sup> [Ley 63-17 de Movilidad](#); aprobación del Reglamento de Transporte de Carga o la puesta en marcha de la [plataforma de costos referenciales de transporte de carga](#).

<sup>4</sup> La constitución de la gerencia de logística en el Consejo Nacional de Competitividad (CNC) y la creación del Instituto de Tránsito y Transporte Terrestre ([INTRANT](#)).

modo estratégico en el mediano plazo; en donde se ha priorizado la zona norte (El Cibao) por su perfil exportador debido al crecimiento de zonas francas, potencial agropecuario de productos claves como el banano y la existencia de cadenas productivas globales de equipos médicos, electrónica, tabaco, etc.

- 3.3 **El Puerto de Manzanillo.** Dentro de la estructura logística del país, el Puerto de Manzanillo se convierte en un catalizador importante del desarrollo agroindustrial y logístico de la región noreste, entre otros por sus condiciones naturales de mayor calado, abrigo natural al oleaje y ubicación estratégica en la ruta de navegación a Estados Unidos. Actualmente el puerto tiene una pequeña participación en el mercado portuario, con carga "dedicada". El volumen de carga de exportación corresponde casi por completo a banano orgánico destinado al mercado europeo, que se embarca en contenedores refrigerados (*reefers*) y en palés que se estiban en bodega refrigerada; en tanto que la carga de importación se compone de granel mineral (carbón y clínker), con un total de 120.000 toneladas (2019). Operativamente, el estado de la infraestructura de Manzanillo es muy deficiente, presentando en su único muelle un potencial riesgo de colapso, un área logística con una débil estructura e instalaciones que limitan una oferta de servicios funcional, y la ausencia de un modelo que responda a un plan de desarrollo logístico estratégico y de gestión portuaria adecuado. Asimismo, su infraestructura está altamente expuesta a eventos de origen natural consecuencia del CC.
- 3.4 **Conectividad vial al puerto.** Las conexiones viales con el puerto, tanto por la red troncal como rural, resulta un aspecto crítico para la integración nacional entre los focos más productivos de carácter agroindustrial con los centros de consumo y el puerto, como nodo de importación y exportación. La principal vía de acceso es la [Autopista Duarte](#) (RD-1) y existen otros tramos rurales de conexión, que son altamente vulnerables a eventos naturales por su localización y carencia de parámetros de resiliencia climática en su diseño.
- 3.5 **Problemática.** La competitividad del país se encuentra limitada, entre otros, por la débil integración regional y territorial del área agroindustrial de la región noroeste del país, donde la ausencia de un plan estratégico de desarrollo del conglomerado logístico entorno al Puerto de Manzanillo y su débil conectividad territorial: (i) incrementa los costos logísticos para importadores y exportadores; (ii) limita las oportunidades de desarrollo y consolidación de nuevos encadenamientos productivos y agroindustriales; (iii) restringe el desarrollo de zonas francas que promuevan una mayor inserción de cadenas de suministro binacionales y generación de empleos; y (iv) limita nuevas inversiones privadas complementarias, en el marco de la estrategia logística del Gobierno de República Dominicana (GdRD).
- 3.6 **Intervención propuesta.** El programa de Rehabilitación y Ampliación del Puerto de Manzanillo busca cerrar algunas de las brechas y problemáticas identificadas, a través de inversiones en la terminal logística del puerto incluyendo la construcción de una nueva plataforma *off shore*, la adecuación de áreas logísticas y la modernización de quipos de gestión. La intervención al muelle actual no está motivada en resolver un problema de capacidad, sino en asegurar la continuidad de su funcionamiento, justificado en el elevado costo que significaría suspender su utilización en caso de colapsar. El programa también incluye un componente enfocado en la rehabilitación y mejoramiento de infraestructura vial de conexión, con lo cual se garantiza que los productos tienen condiciones adecuadas para llegar y salir del puerto hacia y desde los puntos de producción y distribución. Estas intervenciones están acompañadas de

acciones complementarias relacionadas con promoción de seguridad vial, género e inclusión, y adaptación al CC.

- 3.7 **Justificación.** La rehabilitación y ampliación del Puerto de Manzanillo a través y la mejora de su conectividad vial con parámetros de resiliencia, impulsará el desarrollo del conglomerado logístico de la región noroeste; permitirá mejores facilidades y servicios logísticos; e incrementará la conectividad y accesibilidad de productores y empresas a nuevos mercados y a centros de producción y consumo, favoreciendo la generación de empleo. Además, contribuirá a reducir los costos de transporte y logísticos en la región noroeste, facilitando la integración territorial y el movimiento de carga y personas<sup>5</sup>. Para apoyar el proceso de mejora en la competitividad y el crecimiento económico en esta zona del país, a partir de la inversión en infraestructura portuaria y vial, la presente CT apoyará el desarrollo de actividades y consultorías que permitan fortalecer los procesos de preinversión, planeación y estructuración de proyectos. Igualmente apoyará actividades de fortalecimiento institucional, implementación de aspectos transversales y cumplimiento de salvaguardas socioambientales para una adecuada ejecución en el marco de la política del Banco.
- 3.8 **Visión 2025.** La CT es consistente con la [Visión 2025 Reinvertir en las Américas: Una Década de Oportunidades](#) en su Primer enfoque "Trabajar por un crecimiento económico sostenible e incluyente" al promover infraestructura adecuada y servicios logísticos y portuarios confiables y asequibles; en cambio climático, al fortalecer la resiliencia de las infraestructuras portuarias y viales a los impactos del CC; en integración económica, al promover acceso a mercados de exportación; y en género, al promover entrenamientos para colaboradores del sector público en temas de igualdad de género y diversidad.
- 3.9 **Alineación estratégica.** La CT se alinea con la Estrategia del Grupo BID con el país (GN-3084) por medio del área de reactivación productiva, sostenible e inclusiva, mediante la mejora de infraestructura y logística para aumentar la competitividad. Además, se alinea con la estrategia de mitigación y adaptación al CC mediante el desarrollo de diseños que aumenten la resiliencia de la infraestructura a fenómenos climáticos y que permitan la expansión productiva.
- 3.10 La CT se alinea con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2024 (AB-3190-2) estratégicamente con los desafíos de desarrollo de: (i) Productividad e Innovación, promoviendo infraestructura adecuada y servicios portuarios y logísticos confiables y asequibles; y (ii) Integración Económica, promoviendo acceso a mercados de exportación. También se alinea con las áreas transversales de: (i) Igualdad de Género y Diversidad, al promover capacitaciones para colaboradores del sector público que incluyen temas de inclusión a género y Personas con Discapacidad (PcD); (ii) Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, al fortalecer la resiliencia de las infraestructuras portuaria y vial a los impactos del CC; y (iii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, al promover mejoras en la capacidad de administración portuaria. Adicionalmente, el programa contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2020-2023 ([GN-2727-12](#)) mediante los indicadores de "vías construidas o mejoradas (km)" y "beneficiarios de una mayor resiliencia a desastres y efectos del CC (#)". Asimismo, se alinea con: (i) la [Visión 2025 Reinvertir en las Américas: Una Década de Oportunidades](#) específicamente con

---

<sup>5</sup> En América Latina y el Caribe (ALC) por cada 1% de incremento de ingreso del 40% más rico (vinculado a la inversión en infraestructura), el ingreso del 40% más pobre se incrementan en 1,3%. BID ([DIA 2020](#)).

la meta estratégica de Reactivación del Sector Productivo; y (ii) el [Marco de Acción de Empleo con Perspectiva de Género 2021 \(MAEG 2021\)](#), toda vez que contribuye a elevar los niveles de inclusión en los empleos apoyados y/o nuevos generados, mediante capacitaciones a mujeres en ocupaciones no tradicionales dentro del sector vial y portuario.

- 3.11 La CT 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; y es consistente con: (i) los Marcos Sectoriales de: (a) Integración y Comercio (GN-2715-6), al mejorar infraestructuras para el comercio internacional; (b) Transporte (GN-2740-12), al promover sistemas de transporte accesibles, eficientes y seguros; y (c) Cambio Climático (GN-2835-8), al incluir un enfoque especial en la definición de acciones para la mitigación al CC; y (iii) los Plan de Acción de: (a) Género para Operaciones 2020-202 (GN-2531-19); y (b) Diversidad para Operaciones 2019-2021 (GN-3001).
- 3.12 A su vez, la CT se alinea con el objetivo del fondo OC SDP Ventanilla 2 – infraestructura sostenible y resiliente al optimizar la calidad del diseño y la eficiencia en la ejecución de los proyectos de infraestructura y con el objetivo de desarrollo social al promover la inclusión social, igualdad de género y diversidad y cumple con las actividades elegibles del mismo mencionados en el documento de Programas Estratégicos para el Desarrollo Financiados con Capital Ordinario (GN-2819-14).

#### IV. Descripción de los componentes y presupuesto

- 4.1 La presente CT se desarrollará a través de los siguientes componentes:
- 4.2 **Componente I. Estudios técnicos (US\$175.000).** Este componente apoyará el desarrollo de estudios complementarios para la estructuración y definición de especificaciones requeridas para la ejecución de las labores de construcción y rehabilitación de la infraestructura portuaria de Manzanillo. También apoyará el desarrollo de estudios de conceptualización y preinversión de proyectos para el mejoramiento y rehabilitación de las carreteras y caminos del programa; incluyendo la ejecución de diseños técnicos que permitan viabilizar y presupuestar las intervenciones planteadas, con un enfoque especial en la definición de acciones para la mitigación al CC y el mejoramiento de la seguridad vial. Como resultado esperado se encuentran contar con un anteproyecto final de la nueva terminal portuaria y con los estudios técnicos de las carreteras incorporando adicionalidad en materia de adaptación al CC y seguridad vial.
- 4.3 **Componente II. Aspectos transversales de género y diversidad (US\$35.000).** A través de este componente se apoyará la definición y puesta en marcha de un plan de acción y estrategias que potencien: (i) la inclusión de mujeres y PcD dentro de la fuerza laboral para la ejecución de proyectos de construcción de infraestructura, incluyendo estrategias para su incorporación en actividades no tradicionales; y (ii) talleres y capacitación técnica, que permitan una mejor articulación del MOPC y APORDOM con los actores involucrados en la estructuración y ejecución de proyectos portuarios y viales (firmas diseñadoras, supervisoras y contratistas), específicamente orientados a la introducción de lineamientos de género y diversidad en los proyectos de construcción y específicamente del Puerto de Manzanillo. Como resultado esperado se encuentran contar con un plan de inclusión laboral femenina a las obras previstas y con talleres de capacitación a los potenciales oferentes privados.

- 4.4 **Componente III. Aspectos socioambientales (US\$40.000).** Con este componente se apoyará el desarrollo de estudios que permitan analizar los proyectos desde el punto de vista ambiental y social, garantizando el cumplimiento de los criterios de elegibilidad del Programa DR-L1141, bajo las políticas de salvaguardias del Banco. Como resultado esperado se encuentran contar con una unidad ejecutora fortalecida para la debida ejecución y seguimiento en el marco de la Marco de Política Ambiental y Social (MPAS) (**Error! Reference source not found.**).
- 4.5 El presupuesto de la CT será de US\$ 250.000, en donde 100% será financiado con recursos del Banco, de la siguiente forma: US\$215.00,00 financiados por OC SDP Ventanilla 2 – Infraestructura (W2B) y US\$35.000 financiados por OC SDP Ventanilla 2 - Desarrollo Social (W2E). No existirá una contrapartida y la distribución de costos se presenta en el siguiente cuadro.

**Cuadro 1. Presupuesto Indicativo (US\$)**

Componente	Descripción	W2E	W2B	Financiamiento Total
Componente I	Elaboración de estudios y sondeos mecánicos para la caracterización geológica y geotécnica del subsuelo marino en la zona de construcción del puerto de Manzanillo.		50.000	50.000
	Elaboración de 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 climáticos y seguridad vial.		125.000	125.000
Componente II	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.	25.000		25.000
	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.	10.000		10.000
Componente III	Realización de análisis social y ambiental en los proyectos del Programa de Rehabilitación y ampliación del Puerto de Manzanillo.		40.000	40.000
<b>TOTAL</b>		<b>35.000</b>	<b>215.000</b>	<b>250.000</b>

## V. Agencia ejecutora y estructura de ejecución

- 5.1 En respuesta a la solicitud del GdRD, la ejecución de la CT estará a cargo del Banco a través de la División de Transporte (INE/TSP). Esta ejecución se justifica por la orientación de la CT hacia apoyar la gestión en términos de planeación y estructuración de proyectos para el desarrollo del programa DR-L1141. El MOPC y el Banco acuerdan que la contratación por parte del Banco permite mayor independencia en términos de los resultados obtenidos, dado que algunos de los productos incluyen acciones de capacitación y fortalecimiento institucional, que podrían tener mayor efectividad si se plantean de manera externa, aprovechando la experiencia del Banco en el desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos similares a los planteados para este tipo de cooperaciones.

- 5.2 El Banco identificará en estrecha coordinación con el MOPC las necesidades específicas de apoyo en términos de capacitación, planificación y evaluación de los estudios a ser contratados y que serán de directa aplicación según la priorización definida. Las actividades a ejecutar bajo esta operación se han incluido en el Plan de Adquisiciones y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del Banco, a saber: (i) selección y contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; (ii) contratación de firmas consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-4 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4); y (iii) contratación de servicios logísticos y otros servicios distintos a consultoría, de acuerdo a la política GN-2303-28.
- 5.3 El período de desembolso (incluye período de ejecución) será de 36 meses. La Representación del BID en RD actuará como Unidad de Responsabilidad Básica (URD). Los entregables de las consultorías contarán con la revisión y retroalimentación del beneficiario, quien designará una contraparte técnica para la coordinación y seguimiento de todos los productos de la CT.

## **VI. Riesgos importantes**

- 6.1 Por la naturaleza y actividades planteadas en la presente CT, no se identifican riesgos potenciales. En relación con los riesgos asociados con la ejecución del proyecto, se concluye que estos son mitigados debido a que el Banco ejecutará la CT ayudando así al cumplimiento de los tiempos. Adicionalmente, será esencial la colaboración del MOPC con los consultores contratados, a fin de proveer las informaciones necesarias para el adecuado desarrollo de los estudios propuestos.

## **VII. Excepciones a las políticas del Banco**

- 7.1 No se identificaron excepciones a las políticas del Banco.

## **VIII. Salvaguardias ambientales**

- 8.1 **Marco de Política Ambiental y Social (MPAS).** De acuerdo con el MPAS, cuando una operación de CT o una previa a la inversión que financie estudios de prefactibilidad o viabilidad de proyectos de inversión concretos incluya estudios ambientales y sociales, los términos de referencia y productos de esos estudios deberán atenerse a los requisitos aplicables del MPAS. No aplica clasificación de impacto ambiental y social. La clasificación de riesgo ambiental y social ha sido definida como moderada.

### **Anexos Requeridos:**

[Solicitud del Cliente - DR-T1241](#)

[Matriz de Resultados - DR-T1241](#)

[Términos de Referencia - DR-T1241](#)

[Plan de Adquisiciones - DR-T1241](#)