

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

## **REPÚBLICA DOMINICANA**

### **PROGRAMA DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN REPÚBLICA DOMINICANA**

**(DR-L1151)**

#### **PERFIL DE PROYECTO**

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Manuel Rodríguez Porcel (TSP/CDR), Jefe de Equipo; Lynn Scholl (INE/TSP) y Benoit Lefevre (CDS/CCS), Jefes de Equipo Alternos; María Pons, Mauro Alem y Jesús Calderón (INE/TSP); José Luis de la Bastida, Julio Rojas y Alejandra Catacolí (VPS/ESG); Bruno Jacquet (CSD/RND); Romina Kirkagacli, Denise Salabie (FMP/CDR); Miriam Garza (VPC/FMP); Jenniffer Marmolejos y Jan Carlo Roque (CID/CDR); Mónica Lugo (LEG/SGO); Jacqueline Bueso-Merriam (SPD/SDV)

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

## PERFIL DE PROYECTO

### PAÍS

#### I. DATOS BÁSICOS

<b>Nombre del Proyecto:</b>	Programa de Rehabilitación y Mantenimiento de Infraestructura Vial en la República Dominicana	
<b>Número de Proyecto:</b>	DR-L1151	
<b>Equipo de Proyecto:</b>	Manuel Rodríguez Porcel (TSP/CDR), Jefe de Equipo; Lynn Scholl (INE/TSP) y Benoit Lefevre (CDS/CCS), Jefes de Equipo Alternos; María Pons, Mauro Alem y Jesús Calderón (INE/TSP); José Luis de la Bastida, Julio Rojas y Alejandra Catacolí (VPS/ESG); Bruno Jacquet (CSD/RND); Romina Kirkagacli, Denise Salabie (FMP/CDR); Miriam Garza (VPC/FMP); Jenniffer Marmolejos y Jan Carlo Roque (CID/CDR); Mónica Lugo (LEG/SGO); Jacqueline Bueso-Merriam (SPD/SDV)	
<b>Prestatario:</b>	República Dominicana	
<b>Organismo Ejecutor:</b>	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)	
<b>Plan Financiero:</b>	BID (Capital Ordinario):	US\$140.000.000
	Local:	-
	Total:	US\$140.000.000
<b>Salvaguardias:</b>	Políticas activadas:	OP102, OP-703 (B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07, B.08, B.09, B.10, B.11, B.17-), OP-704 y OP-761
	Clasificación:	A

#### II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 Antecedentes.** La República Dominicana (RD) entre 2013 y 2019, registró un crecimiento económico del 6% promedio anual, situándose como la tercera economía más dinámica de América Latina y el Caribe (ALC). Además, su economía registró en junio 2021 una expansión interanual de 12,7%, acumulando un 13,3% de crecimiento durante los primeros seis meses del año 2021. El sector de la construcción y el de “transporte y almacenamiento”<sup>1</sup>, (11,8% y 8,3% del Producto Interno Bruto [PIB] respectivamente, 2020) son de gran aporte en términos de producción y empleo para el país, como eje transversal de todas las actividades socioeconómicas y con alto impacto en los indicadores de productividad y [competitividad](#).

---

<sup>1</sup> Incluye la provisión del servicio de traslado, tanto de pasajeros como de carga, por vía terrestre, marítima, así como actividades de apoyo y provisión de servicios al sector (Banco Central de República Dominicana, 2020). Este aporte al PIB supera el promedio de ALC, de alrededor de 5,4%, (BID,2019).

- 2.2 Impacto del COVID-19.** A causa de la crisis generada por la pandemia de COVID-19 en 2020, RD experimentó una contracción de su PIB del 6,72%. En particular, el sector transporte presentó pérdidas por más de US\$350 millones entre enero y septiembre de 2020. Por su parte, el valor agregado de la construcción presentó una variación interanual de 10,7% durante este mismo año<sup>2</sup>. En el primer semestre de 2021 tanto el sector construcción como transporte y almacenamiento han exhibido expansiones significativas (41% y 13.7% respectivamente), por encima de los niveles observados prepandemia: un 13.4% y 1.7% más que enero-junio 2019. Además, los 2 sectores han tenido una alta incidencia de un 42.1% (5.6 p.p.) en el crecimiento real registrado en el primer semestre 2021 con relación a igual periodo de 2020.
- 2.3 Inversión en infraestructura como estrategia para la reactivación económica y generación de empleo.** En un escenario post pandemia, con el 45% de la población vacunada y sin restricciones del estado de alerta por el COVID-19, el Gobierno de República Dominicana (GdRD) ha priorizado, en el marco de los objetivos de su [estrategia de desarrollo, política económica y sostenibilidad fiscal](#) (¶2.10), la inversión en infraestructura como un pilar esencial para la recuperación económica, consciente de que: potencia el crecimiento económico impulsando la demanda, incrementa la productividad en su área de influencia, impulsa la competitividad de las economías, genera empleo<sup>3</sup> y mejora la distribución del ingreso<sup>4</sup> en las regiones beneficiarias, especialmente las rurales (¶2.6).
- 2.4 Brechas en stock y calidad de los servicios de infraestructura.** Utilizando como indicador de brecha de acceso básico a infraestructura los kilómetros de vías pavimentadas por kilómetros cuadrados de superficie, se ha estimado según el Plan Nacional de Infraestructura ([BID, 2020](#)) que RD presenta una brecha de acceso básico de infraestructura del orden de los US\$1.486 millones (corto plazo) y US\$9.926 millones (largo plazo), comparado con los países de ingresos medio alto de la región, los países asiáticos y de la OCDE. De este total, el sector vial<sup>5</sup> es el más representativo con un 41,6% (US\$618 millones en el corto plazo) y 62,8% (US\$6.231 millones en el largo plazo). En cuanto a la brecha de calidad de la infraestructura vial en el largo plazo, ésta se cuantifica en US\$1.967 millones.
- 2.5 Infraestructura vial.** La red vial de RD cuenta con 18.075 km, de los cuales 5.403 km son carreteras, 8.672 km son caminos vecinales y 4.000 km son caminos temporales y trochas Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC, 2018). Alrededor de 8.500 km (47% del total) se encuentran pavimentados y 9.575 km (53% del total) sin pavimentar. Con relación a los caminos vecinales, sólo el 22% de los inventariados se encuentra en buen estado, el 44% en estado regular y el 34% en estado malo o pésimo (MOPC, 2019), lo que: (i) incrementa los tiempos de viaje y los costos operacionales de transporte;

<sup>2</sup> [Banco Central República Dominicana \(2021\)](#).

<sup>3</sup> En ALC se generan aproximadamente 30.000 empleos directos e indirectos por cada US\$1.000 millones invertidos en construcción de infraestructura, [BID \(2020\)](#).

<sup>4</sup> En 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%. Invertir en mejorar la productividad, eficiencia y calidad de los servicios de infraestructura en un 5% respecto de los estándares actuales puede impulsar el crecimiento regional en un 3,5% del PIB en los próximos 10 años, [BID \(2020\)](#).

<sup>5</sup> Ponderando valores a partir de los costos unitarios promedio de referencia del MOPC (2019) para la pavimentación de vías.

y (ii) aumenta la posibilidad de interrupciones en la circulación por fuertes lluvias. Los recursos destinados al mantenimiento de carreteras y caminos (aproximadamente 0,08% PIB anual entre 2016 - 2018) son limitados<sup>6</sup> y se priorizan sin la utilización de herramientas tecnológicas que permitan una planificación y gestión de los activos de infraestructura que optimice las intervenciones de acuerdo con las necesidades más costo-efectivas y de mayor impacto. Basados en los indicadores del Reporte Global de Competitividad<sup>7</sup>, en calidad de la infraestructura de carretera el país alcanza la puntuación de 3,6 sobre 7, lo cual implica un descenso de 1,1 puntos con relación al 2019; mientras en conectividad de carreteras alcanza 74,8 sobre 100, índice sin variación desde el 2018.

**2.6 Conectividad regional.** La brecha de infraestructura de transporte representa uno de los principales desafíos para la conectividad regional de RD y tiene un impacto relevante en su competitividad<sup>8</sup>. Según el [Plan Nacional de Logística de Cargas 2020-2032](#) entre las regiones de mayor potencial económico se destacan: (i) Cibao Norte y región Nordeste, que concentran el 30% de producción nacional agropecuaria; (ii) el Suroeste, a través de la región de Enriquillo y la provincia de Pedernales<sup>9</sup>, relevante por su clúster de servicios logísticos (24% de la actividad económica provincial), su desarrollo agropecuario (8% de total nacional), y su emergente potencial de ecoturismo, objeto de una de las principales [estrategias de desarrollo económico y social](#)<sup>10</sup> del GdRD; y (iii) la región Este, que concentra una parte importante de la producción agropecuaria, principalmente de azúcar (45% del volumen nacional), y los conglomerados logísticos y turísticos desarrollados entorno a zonas marítimas. Estas regiones están vinculadas por los corredores troncales, vías secundarias y caminos vecinales que permiten el acceso a mercados locales e internacionales (puertos y aeropuertos) y conectan los principales nodos del Sistema Nacional Logístico (SNL).

---

<sup>6</sup> Se ha estimado que se requiere una inversión anual en mantenimiento cercana al 0,17% PIB para ir reduciendo la brecha identificada ([BID, 2020](#)).

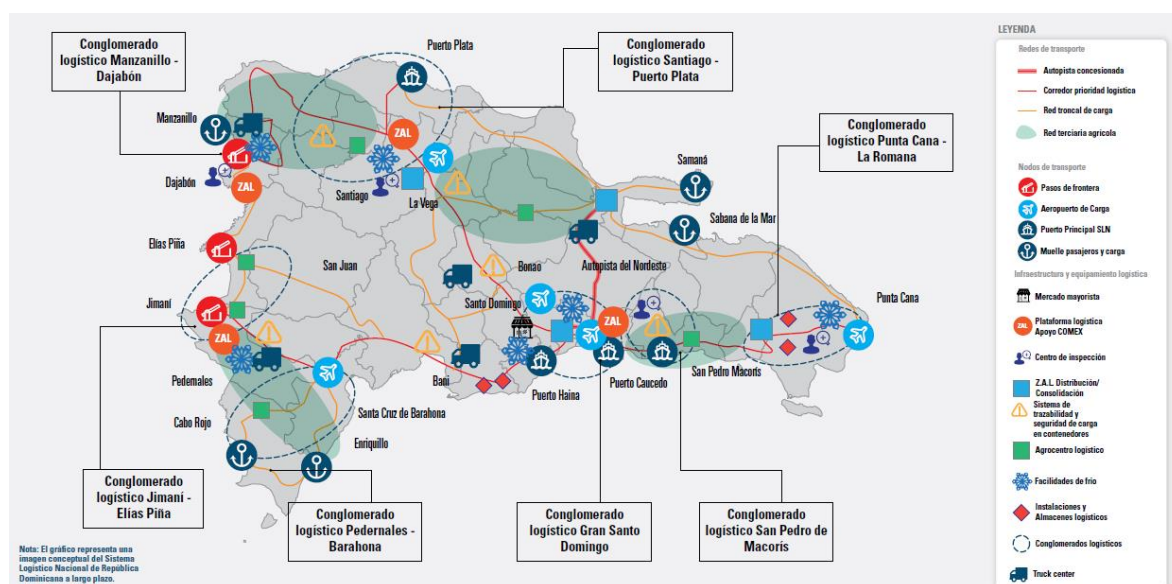
<sup>7</sup> [WEF \(2020\)](#).

<sup>8</sup> [Estrategia Nacional de Competitividad](#). RD ocupa el cuarto lugar entre los países latinoamericanos y el puesto 37 entre 141 (Informe Global de Competitividad, 2019) con mejor infraestructura de transporte. Este factor contribuyó a subir de la posición 82 (2018) a la 78 (2019) en el *ranking* del [Índice de Competitividad Global](#).

<sup>9</sup> Pedernales es una de las provincias de mayor biodiversidad y parques naturales y segunda provincia con mayor incidencia de pobreza general y extrema a nivel nacional, tras Elías Piña. Fuente: MEPyD (2014)

<sup>10</sup> El Plan para el Desarrollo Económico Local de Pedernales identifica la rehabilitación de caminos vecinales como eje central del desarrollo productivo, producción y comercialización de productos agropecuarios de la provincia.

**Figura 1: Sistema Nacional Logístico**



Fuente: PNLOG 2020 - 2023

**2.7 Planificación con enfoque de resiliencia.** RD ocupa el octavo puesto ([Germanwatch, 2015](#)), entre 183 países en términos de afectación por eventos climáticos. Entre 2016 y 2017, los huracanes Irma y María, provocaron pérdidas equivalentes a US\$400 millones en activos de infraestructura vial y puentes. El MOPC ya cuenta con una herramienta de planificación bajo un modelo de toma de decisiones bajo incertidumbre (*Blue Spot Analysis*), que permitirá en el marco de este programa, priorizar de acuerdo a su nivel de vulnerabilidad, los tramos viales a intervenir y establecer medidas de mitigación a incluir en los diseños de las obras.

**2.8 Género e inclusión de Personas con Discapacidad (PcD).** En términos de género, las mujeres representan el 8,7% del total de empleados en el sector transporte<sup>11</sup> y comunicaciones y el 3,3% del sector construcción ([BM, 2019](#)). En las personas de entre 15 y 24 años, la brecha en la tasa de participación laboral se mantuvo estable entre el año 2000 y 2017 (mujeres: 30%; hombres: 55%). Por su parte, el 7% del total de la población de RD (708.597 personas) tiene algún tipo de discapacidad.<sup>12</sup> Se resalta igualmente una elevada exclusión laboral de las PcD en los sectores productivos del país, incluyendo el transporte y logística. El programa impulsará<sup>13</sup> la participación femenina en los trabajos de rehabilitación y mantenimiento de caminos, así como capacitaciones al MOPC y empresas del sector para fomentar la inclusión laboral de PcD.

**2.9 Justificación.** Para disminuir las brechas identificadas (§2.4), no resulta suficiente con invertir más, sino que es necesario invertir mejor, priorizando y gestionando los activos de infraestructura de manera eficiente con el uso de herramientas

<sup>11</sup> En una muestra de 14 caminos vecinales, del Programa de Desarrollo Agroforestal Sostenible (4553/OC-DR), la representación femenina en labores de construcción fue del 6,6%.

<sup>12</sup> Encuesta Nacional de Hogares y Propósitos Múltiples, 2013.

<sup>13</sup> En coordinación con el Instituto Nacional de Formación Técnico Profesional ([INFOTEP](#)).

tecnológicas y sistemas de planificación adecuados. La mejora y el mantenimiento<sup>14</sup> de la red vial a nivel regional (¶2.14) con parámetros de resiliencia (¶2.7), seguridad vial<sup>15</sup> y accesibilidad universal (áreas urbanas), facilitará la conectividad y accesibilidad de productores y empresas a nuevos mercados, centros de producción y consumo, así como el desarrollo ecoturístico de regiones con alto potencial, favoreciendo la generación de empleo<sup>16</sup>. Además, contribuirá a reducir los costos de transporte y logísticos para las regiones priorizadas (¶2.6 y ¶2.14) de mayor potencial económico y productivo, facilitando el movimiento de carga y personas.

**2.10 Estrategia de gobierno.** Entre los objetivos específicos de la [Estrategia Nacional de Desarrollo 2010-2030](#), está “la expansión de la cobertura y mejora de la calidad de la infraestructura y servicios de transporte y logística, orientadas a la integración del territorio, al apoyo del desarrollo productivo y a la inserción competitiva en los mercados internacionales”. El Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD) en sus lineamientos para la formulación del [Plan Nacional Plurianual del Sector Público](#) incluye la mejora y mantenimiento de la infraestructura vial como eje clave de su política de incrementar el acceso a centros productivos.

**2.11 Alineación estratégica.** El programa se alinea con el Pilar de la Estrategia del País del Grupo BID con República Dominicana 2017-2020 (GN-2908), de mejorar la infraestructura productiva<sup>17</sup> y logística para aumentar la competitividad y la productividad. Además, se alinea con el desafío de mediano y largo plazo de adaptación y mitigación a los efectos de Cambio Climático (CC) en las acciones orientadas a apoyar las actividades productivas y de generación de empleo. El programa es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2024 (AB-3190-2), dado que contribuye con el desafío de desarrollo de Productividad e Innovación, por proveer infraestructura y servicios viales adecuados, confiables y seguros que contribuyen a la disminución de los costos de transporte. Asimismo, se alinea con las áreas transversales de: (i) Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, al incorporar conceptos de adaptación al CC en las etapas de diseño y construcción, con el fin de reducir los posibles impactos de eventos climáticos extremos en la infraestructura; (ii) Igualdad de Género y Diversidad, al promover y expandir oportunidades de participación laboral femenina en actividades tradicionales y no tradicionales en el sector de infraestructura; y la accesibilidad de usuarios vulnerables a oportunidades, como centros de empleo, servicios de salud, educación, o recreación, entre otros; y (iii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, al promover mejoras en la capacidad de administración de la infraestructura vial (sistemas de gestión y de planificación). Adicionalmente, el programa contribuirá al Marco de Resultados Corporativo (CRF) 2020-2023 ([GN-2727-12](#)), mediante

---

<sup>14</sup> La inversión sostenida en mantenimiento preventivo durante el ciclo de vida de las carreteras y caminos es rentable, pues aumenta la confiabilidad y el rendimiento de la red ([Pastor, 2019](#)) e incrementa el valor patrimonial de los activos de infraestructura ([Mantenimiento Vial. Informe Sectorial. CEPAL, 2010](#)).

<sup>15</sup> Enfoque en el usuario (peatones, ciclistas vehículos privados particulares y transporte de carga) y en el servicio que presta la infraestructura.

<sup>16</sup> Según datos del MOPC, en 2018 se intervinieron cerca de 5.000 km a lo largo de toda la red vial, con un impacto directo en 7,7 millones de personas, generando 10.509 empleos directos y 5.122 indirectos.

<sup>17</sup> La nueva estrategia de país está en proceso de aprobación por el BID y se prevé un alineamiento análogo con el desarrollo de infraestructura productiva.



los indicadores de “vías construidas o mejoradas (km)” y “beneficiarios de una mayor resiliencia a desastres y efectos del CC”.

**2.12** El programa es consistente con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), al apoyar la provisión de infraestructura vial que mejora la accesibilidad, transitabilidad, seguridad de los usuarios y contribuye a disminuir los costos de operación de transporte y tiempos de viaje. Asimismo, es consistente con: (i) la [Visión 2025 Reinvertir en las Américas: Una Década de Oportunidades](#) y el Marco de Acción de Empleo con Perspectiva de Género al enfatizar la dimensión de generación de nuevos empleos incluyentes y de calidad y resiliencia al CC para un crecimiento sostenible e incluyente; (ii) los Marcos Sectoriales de: (a) Transporte (GN-2740-12), al apoyar la mejora de la conectividad y promover sistemas de transporte accesibles, eficientes y seguros; y (b) Cambio Climático (GN-2835-8) al incorporar la acción climática en las inversiones mediante la evaluación preliminar y caracterización de niveles de riesgo; y (iii) Plan de Acción: (a) de Género para Operaciones 2020-2021 (GN-2531-19); y (b) de Diversidad para Operaciones 2019-2021 (GN-3001) por prever acciones para promover la incorporación de la mujer y PcD en empleos no tradicionales del sector (§2.11).

**2.13 Objetivos.** El objetivo general del programa es contribuir a mejorar la conectividad regional del país, a través de la provisión de servicios de transporte seguros, confiables y accesibles; garantizando su disponibilidad para el acceso a servicios básicos y mercados; y promoviendo un modelo de empleabilidad inclusivo asociado a las obras. Los objetivos específicos son: (i) reducción de los costos de operación vehicular en las vías intervenidas; (ii) reducción de los costos de tiempo de viaje de los usuarios en las vías intervenidas; e (iii) incrementar la resiliencia de la infraestructura a los efectos del cambio climático.

**2.14 Componente 1. Rehabilitación y mejoramiento de la red vial (US\$119.000.000).** Financiará: (i) la rehabilitación de 160 km de la red vial de carreteras y caminos vecinales de la provincia de Pedernales y 50 km de la provincia de Barahona; (ii) el mejoramiento de 220 km de caminos vecinales distribuidos en las provincias de: Azua, Dajabón, El Seibo, La Romana, Monte Plata, San José de Ocoa, San Pedro de Macorís y Valverde. Las intervenciones incluyen la mejora de características técnicas, adecuación de la superficie de rodadura mediante recubrimientos bituminosos y otros de bajo costo para carreteras de bajo tráfico, obras de arte menores y drenajes ajustados a las condiciones hidrológicas críticas; así como actividades básicas para conservación e incremento de los niveles de servicio de cada vía; y (iii) las actividades de supervisión de las obras a ejecutar. Se considerarán criterios específicos de adaptación al CC; intervenciones de seguridad vial y accesibilidad universal para personas con discapacidad, peatones, y niños. En el caso de puentes, la intervención se limita a actividades de conservación.

**2.15 Componente 2. Mantenimiento vial (US\$12.300.000).** Financiará la implementación de un programa de mantenimiento periódico y rutinario mediante la modalidad de niveles de servicio por un periodo de 24 meses, a más de 580 km de la red vial en 20 provincias del país; impulsando la contratación de pequeñas y medianas empresas que promuevan la participación de mujeres en los trabajos de mantenimiento.

- 2.16 Componente 3. Fortalecimiento de la gestión vial (US\$4.000.000).** Financiará: (i) estudios de factibilidad técnica y diseños de ingeniería; (ii) herramientas tecnológicas que faciliten la gestión de activos viales, la gestión de proyectos y de priorización de inversiones, tanto de rehabilitación y mejoramiento, como de mantenimiento y infraestructura accesible para todos (ciclistas, peatones, PcD, niños) en áreas poblados; (iii) la actualización del inventario y estado de la red de carreteras, caminos y puentes; (iv) el fortalecimiento de la Dirección de Género al interior del Viceministerio de Planificación del MOPC, actividades de capacitación y programas de formación para la vinculación de mujeres a los trabajos de construcción y mantenimiento de caminos; y (v) formación al MOPC y empresas del sector para fomentar la inclusión laboral de PcD.
- 2.17 Componente 4. Aspectos socioambientales y de resiliencia climática (US\$2.200.000).** Financiará: (i) programas de gestión socioambiental para la rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de los caminos del programa; y (ii) desarrollo y puesta en marcha de un plan de gestión de riesgo de desastres a nivel rural.
- 2.18 Apoyo a la administración del programa (US\$2.500.000).** Financiará: (i) la coordinación técnica de la ejecución, incluyendo los salarios del personal técnico de la unidad ejecutora dedicado al programa; (ii) gastos operativos y administrativos; y (iii) auditoría del programa.
- 2.19 Costo y modalidad de financiamiento.** El costo total del programa será de US\$140 millones, siendo financiado en su totalidad con recursos del Capital Ordinario (CO) del Banco. La operación se ejecutará como un Programa de Inversión de Obras Múltiples (GOM), por facilitar la estructuración de financiamiento en el mediano plazo y en razón que las obras son independientes pero similares. El plazo de desembolso para este programa se contempla de cinco años. No se prevén excepciones a las Políticas del Banco ni financiamiento retroactivo.
- 2.20 Muestra de proyectos.** Se contará con una muestra representativa de al menos un 30% del valor del programa, que será revisada durante la preparación de la operación para garantizar que cumplan con los requisitos definidos. Los criterios de elegibilidad de los proyectos se detallarán en la propuesta de desarrollo de la operación. A nivel preliminar se destaca: (i) que los tramos a ser intervenidos mejoren la conectividad y den continuidad a la red de desarrollo productivo o turístico de la respectiva provincia, facilitando la vinculación entre centros de consumo, comercialización y producción; (ii) que cuenten con estudios de ingeniería y socioambientales, de acuerdo a los estándares nacionales requeridos con nivel suficiente para ser licitado, de acuerdo a las políticas del Banco; (iii) vulnerabilidad alta o media a los riesgos de desastres naturales con cambio climático – resultado de la aplicación del Blue Spot Análisis (matriz multicriterio); y (iv) que presenten estudios de viabilidad socioeconómica, y que demuestren una TIR igual o superior al 12% para el componente 1.
- 2.21 Resultados esperados.** Las intervenciones previstas permitirán mejorar el acceso de personas y cargas a corredores logísticos y mercados, reduciendo los costos operativos y tiempos de viaje y reforzando la resiliencia a desastres



naturales y a efectos del CC. Además, se prevé que el programa aporte en el proceso de reactivación económica postpandemia, incluyendo la generación de empleo y el incremento de la participación laboral de las mujeres en el sector.

### III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 Esquema de ejecución.** El prestatario será el Gobierno de República Dominicana y el Organismo Ejecutor (OE) será el MOPC, a través de la Unidad Ejecutora de Proyectos Financiados con Recursos Externos (UEPFRE), quien tiene una amplia experiencia en la ejecución de proyectos<sup>18</sup> con financiamiento del Banco, y cuya función principal será la gestión técnica, administrativa y operativa del programa.
- 3.2 Aspectos técnicos y lecciones aprendidas.** Las intervenciones previstas en el programa se consideran de baja complejidad técnica (¶2.17 y ¶2.18). Se justifica la participación del Banco, entre otros aspectos, por la sólida experiencia que se ha tenido en el país en la ejecución y financiamiento de programas de infraestructura vial enfocados en la mejora de la conectividad regional, y cuyo ejecutor ha sido el MOPC (¶3.1), así como por la inclusión de aspectos transversales de valor agregado, destacando entre otros: (i) la incorporación de parámetros de resiliencia a los diseños o el uso de herramientas tecnológicas que mejoren la gestión de la infraestructura; (ii) el diseño de nuevos modelos de empleabilidad de pequeños y medianos empresarios para el mantenimiento con enfoque de género. Las principales lecciones aprendidas y que serán incorporadas en el marco de la operación, son: (i) contar oportunamente con estudios de ingeniería con un adecuado nivel de análisis, previo a iniciar los procesos licitación, a fin de reducir incertidumbre de alcance y costos; (ii) tener un adecuado sistema de gestión de activos que permita una adecuada priorización de las inversiones; (iii) fortalecer los procesos y análisis asociados con seguridad vial y riesgo climático; (iv) contar con herramientas informáticas y tecnológicas que faciliten la gestión y seguimiento de la ejecución de obras; y (v) dar continuidad y fortalecer las modalidades de financiamiento del mantenimiento bajo niveles de servicio.

### VI. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 Aspectos socioambientales.** De acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), y con base en la información entregada por el ejecutor, la operación es clasificada Categoría A debido a potenciales impactos significativos ambientales y sociales de la implementación de las obras de infraestructura. El estudio de impacto ambiental y social evaluará impactos y riesgos, e identificará herramientas adecuadas para la gestión ambiental y social durante la ejecución, incluyendo construcción y operación, así como los impactos

---

<sup>18</sup> Programas de Caminos Vecinales ([894/SF-DR, 1993](#); [1114/OC-DR, 1998](#)); Programa Multifase de Rehabilitación y Mantenimiento de Infraestructura Vial ([1939/OC-DR, 2007](#)); (i) Programa de Desarrollo Productivo y Competitividad de la Provincia de San Juan de la Maguana ([3107/OC-DR, 2015](#)); (ii) Programa de Desarrollo Agroforestal Sostenible ([4553/OC-DR, 2019](#)), en ejecución; y (iii) el Programa de Rehabilitación y Ampliación del Puerto de Manzanillo ([5282/OC-DR, 2020](#)) en ejecución.

indirectos que aseguren una mínima conversión y/o degradación de los hábitats naturales.

- 4.2** Basado en información general los potenciales riesgos e impactos negativos identificados son: Etapa de construcción: (i) pérdida de hábitat natural crítico en áreas protegidas declaradas parques nacionales y claves para la preservación de biodiversidad; deforestación (inducida indirectamente) de áreas de conservación consideradas frágiles y críticas; y (ii) impactos sobre especies (flora y fauna) consideradas especies en peligro crítico y en peligro de extinción por la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (IUCN, siglas en inglés) y operación: (i) accidentes por falta de planes de seguridad y salud ocupacional durante etapas de operación; y (ii) otros impactos rehabilitación de vías, incluyendo impactos transfronterizos ambientales y sociales por el parque binacional. Impactos sociales: incremento de velocidad de vehículos que usan los caminos y/o carreteras mejoradas y riesgos aumentos de seguridad vial, particularmente en áreas poblados, incremento de flujo migratorio de población vulnerable desde Haití, entre otros.
- 4.3** Los impactos anteriormente descritos pueden ser evitados y mitigados mediante medidas y acciones, incluyendo buenas prácticas internacionales, que minimicen de manera significativa el impacto sobre estas áreas protegidas y al respecto de seguridad vial en zonas de conflictos potenciales de tráfico (como centros de población y/o comercio, turismo, y/o de obras carreteras durante de la ejecución). Estas medidas formarán parte del Plan de Gestión Ambiental y Social para las obras de la operación. Las obras del programa pueden estar expuestas a riesgo de desastres tales como deslizamientos. La clasificación para riesgos de desastres es Tipo 1, alta. Se realizarán dos rondas de consulta pública con comunidades afectadas por las obras siguiendo la política del Banco, así como consulta por impacto transfronterizo.
- 4.4** Si bien, no se identifican riesgos relevantes a nivel fiduciario, dado el conocimiento y la experiencia de la UEPFRE en la aplicación de políticas fiduciarias del Banco, durante la preparación Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD) se identificarán acciones de fortalecimiento, dados los retos que implica la ejecución simultánea, a presente, de varios préstamos del BID y un préstamo del BEI<sup>19</sup>.

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

- 5.1** El Anexo V detalla los costos y el cronograma para la preparación de la operación. Se estima la presentación de la POD a Revisión de Calidad y Riesgo (QRR) en la tercera semana de octubre, la aprobación del Borrador de Propuesta de Préstamo (DLP) por parte del Comité de Políticas Operativas (OPC) para la tercera semana de noviembre, y la consideración de la aprobación en el Directorio Ejecutivo en la cuarta semana de marzo 2022. Se estiman necesarios US\$160.000 en estudios para apoyar el proceso de preparación de la operación.

---

<sup>19</sup> Programa de Mejoramiento de Obras Públicas para reducir el riesgo de desastres. Soluciones sostenibles resilientes e inclusivas para mitigar efectos del cambio climático en las provincias de Montecristi, Puerto Plata, Espaillat y Duarte. Préstamo FI No.87487-SERAPIS No.2017/0112.

CONFIDENCIAL

---

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



## Safeguard Policy Filter Report

### Operation Information

Operation		
DR-L1151 Road Infrastructure Rehabilitation and Maintenance Program		
Environmental and Social Impact Category	Disaster Risk Rating	
A	High	
Country	Executing Agency	
DR	DR-MOPC	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
INE/TSP	RURAL ROADS	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
MANUEL RODRIGUEZ PORCEL	JULIO ANDRES ROJAS LARA	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
LON	\$140,000,000.00	
Assessment Date	Author	
2021-09-23	Catacoli Jimenez, Ruth Alejandra	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM	No Date	
QRR	No Date	
Board Approval	No Date	
Safeguard Performance Rating		
Rationale		



## Safeguard Policy Filter Report

### Safeguard Policy Items Identified

#### B.1 Bank Policies

The Bank will only finance operations and activities that comply with the directives of this policy, and are consistent with the relevant provisions of other Bank policies. The Bank will make the relevant project documents available to the public.

#### B.2 Country Laws and Regulations

The operation is expected to be designed and carried out in compliance with environmental laws and regulations of the country where the operation is being implemented, including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements (MEAs).

#### B.3 Screening and Classification

The operation (including associated facilities) is screened and classified according to its potential environmental and associated social impacts

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

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

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

The operation may be of high risk due to controversial environmental and associated social issues, context, or liabilities.

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

Security forces will be used and there will be potential impacts to the community due to inadequate in selection and management of security staff based on international standards (e.g. Voluntary Principles on Security and Human Rights).

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

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

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

The operation will mobilize personnel foreign to project zones and the borrower does not have a code of conduct or internal practices/rules which will negatively affect local communities.

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

There are risks associated with structural elements of the operation (e.g. dams, public buildings), and/or road transport activities (heavy vehicle movement, transport of hazardous materials, etc.) which could result in health and safety impacts to local community.

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

The operation has the potential to exacerbate disaster risks and negatively affect the environment and/or communities (see <https://iadb-esg.maps.arcgis.com/> and





## Safeguard Policy Filter Report

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

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

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

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

The operation has the potential to cause economic displacement (economic loss or impact on livelihoods)

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

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

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

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

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

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

### **B.8 Transboundary Impacts (Operational Policy on Environment and Safeguards Compliance Policy - OP-703)**

The operation has potential transboundary environmental and associated social impacts, such as affectation of another country's use of waterways, watersheds, coastal marine resources, biological corridors, migratory species, regional air sheds and aquifers, or transboundary indigenous groups.

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

The operation has the potential to convert or degrade non-critical natural habitat leading to impacts on species composition, ecological function or ecosystem services value (see <https://iadb-esg.maps.arcgis.com/> to help screen for potential biodiversity risks).

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

The operation has the potential to convert critical natural habitat leading to impacts on threatened species, migratory species, protected areas or non-protected areas of high conservation value (see <https://iadb-esg.maps.arcgis.com/> to help screen for potential biodiversity risks).

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





## Safeguard Policy Filter Report

The operation has the potential to degrade critical natural habitat leading to impacts on threatened species, migratory species, protected areas or non-protected areas of high conservation value (see <https://iadb-esg.maps.arcgis.com/> to help screen for potential biodiversity risks).

### **B.10 Hazardous Materials (Operational Policy on Environment and Safeguards Compliance Policy - OP-703)**

The operation will have negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of hazardous material, including organic and inorganic toxic substances, pesticides, and Persistent Organic Pollutants (POPs).

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

The operation will generate solid waste.

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

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

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

The operation has the potential to exacerbate disaster risks and negatively affect the environment and/or communities (see <https://iadb-esg.maps.arcgis.com/> and [https://idbg.sharepoint.com/sites/ESGCompassUAT/Shared%20Documents/criticality\\_charts\\_ENG.pdf](https://idbg.sharepoint.com/sites/ESGCompassUAT/Shared%20Documents/criticality_charts_ENG.pdf) to help screen for potential disaster risks).

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

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

### **OP-761 - Operational Policy on Gender Equality in Development**

The operation has the potential to have unequal requirements and/or access to project opportunities and derived benefits.

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

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



## Safeguard Screening Form

### Operation Information

Operation		
DR-L1151 Road Infrastructure Rehabilitation and Maintenance Program		
Environmental and Social Impact Category	Disaster Risk Rating	
A	High	
Country	Executing Agency	
DR	DR-MOPC	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
INE/TSP	RURAL ROADS	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
MANUEL RODRIGUEZ PORCEL	JULIO ANDRES ROJAS LARA	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
LON	\$140,000,000.00	%
Assessment Date	Author	
2021-09-23	Catacoli Jimenez, Ruth Alejandra	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM	No Date	
QRR	No Date	
Board Approval	No Date	
Safeguard Performance Rating		
Rationale		



## Safeguard Screening Form

### Operation Classification Summary

Overriden E&S Category	Overriden E&S Category Justification
Comments	

Overriden Disaster Risk	Overriden Disaster Risk Justification
Comments	

### Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

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

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

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

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

The borrower/executing agency exhibits weak institutional capacity for managing environmental and social issues. The client will need to prepare an institutional capacity plan to ensure those risks are adequately managed

The operation may be of high risk due to controversial environmental and associated social issues, context, or liabilities.

The operation may be of high risk due to controversial environmental and associated social issues, context or liabilities. The client will need to have a plan to manage those issues

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

The operation will provide a grievance mechanism for all stakeholders

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

The executing agency or other relevant entity (in relation to the operation) has a commitment/capacity to comply with applicable ILO requirements (including commitment to non-discrimination, equal opportunity, work accommodations, migrant workers' rights, collective bargaining and rights of association) and national employment in relation to working conditions and employment.

The executing agency or other relevant entity has no commitment/capacity to comply with applicable ILO requirements and national employment in relation to working conditions and employment. The client will need to prepare a plan to ensure they comply with applicable ILO requirements and national employment in relation to working conditions and employment



## Safeguard Screening Form

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

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

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

The operation will have negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of hazardous material, including organic and inorganic toxic substances, pesticides, and Persistent Organic Pollutants (POPs).

The operation will have minor to moderate negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of hazardous material. The client will need to prepare a hazardous materials management plan

The operation will generate solid waste.

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

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

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

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

There are risks associated with structural elements of the operation (e.g. dams, public buildings), and/or road transport activities (heavy vehicle movement, transport of hazardous materials, etc.) which could result in health and safety impacts to local community.

There are risks associated with structural elements of the operation and/or road transport activities which could result in minor to moderate health and safety impacts to local community. The client will need to prepare a community health and safety plan to ensure those risks are adequately managed

Security forces will be used and there will be potential impacts to the community due to inadequate in selection and management of security staff based on international standards (e.g. Voluntary Principles on Security and Human Rights).

Security forces will be used and there will be potential minor to moderate impacts to the community due to inadequate in selection and management of security staff based on international standards. The client will need to prepare a community health and safety (including security forces) plan to ensure those risks are adequately managed

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

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

The operation will mobilize personnel foreign to project zones and the borrower does not have a code of conduct or internal practices/rules which will negatively affect local communities.

The operation will mobilize personnel foreign to project zones and the borrower does not have a code of conduct or internal practices/rules which will negatively affect local communities in a minor to moderate way. The client will need to prepare a community health and safety plan which includes a code of conduct or internal practices/rules to ensure those risks are adequately managed

The operation has the potential to exacerbate disaster risks and negatively affect the environment and/or communities (see <https://iadb-esg.maps.arcgis.com/> and [https://idbg.sharepoint.com/sites/ESGCompassUAT/Shared%20Documents/criticality\\_charts\\_ENG.pdf](https://idbg.sharepoint.com/sites/ESGCompassUAT/Shared%20Documents/criticality_charts_ENG.pdf) to help screen for potential disaster risks).

The operation has the potential to exacerbate disaster risks from the following hazards: Urban or local





## Safeguard Screening Form

flooding, Landslides and negatively affect the environment and/or communities in a minor to moderate way. The client will prepare mitigation measure to ensure the risk is not exacerbated

### **Resettlement and Livelihoods**

The operation has the potential to cause economic displacement (economic loss or impact on livelihoods)

The operation has the potential to cause minor to moderate economic displacement. The client will need to prepare a livelihood restoration plan, according to the level of impacts, and carry out specific consultations with affected people

### **Biodiversity**

The operation has the potential to convert critical natural habitat leading to impacts on threatened species, migratory species, protected areas or non-protected areas of high conservation value (see <https://iadb-esg.maps.arcgis.com/> to help screen for potential biodiversity risks).

The operation has the potential to significantly convert critical natural habitat leading to impacts on threatened species, migratory species, protected areas or non-protected areas of high conservation value. The Bank cannot finance such operation

The operation has the potential to degrade critical natural habitat leading to impacts on threatened species, migratory species, protected areas or non-protected areas of high conservation value (see <https://iadb-esg.maps.arcgis.com/> to help screen for potential biodiversity risks).

The operation has the potential to degrade critical natural habitat leading to impacts on threatened species, migratory species, protected areas or non-protected areas of high conservation value. The client will need to prepare a biodiversity action plan to ensure such impacts are adequately managed/mitigated

The operation has the potential to convert or degrade non-critical natural habitat leading to impacts on species composition, ecological function or ecosystem services value (see <https://iadb-esg.maps.arcgis.com/> to help screen for potential biodiversity risks).

The operation has the potential to convert or degrade minorly or moderately non-critical natural habitat leading to impacts on species composition, ecological function or ecosystem services value. The client will need to prepare a biodiversity action plan to ensure such impacts are adequately managed/mitigated

### **Gender Equality**

The operation has the potential to have unequal requirements and/or access to project opportunities and derived benefits.

The operation has moderate to minor potential to have unequal requirements and/or access to project opportunities and derived benefits. The client will need to prepare a gender action plan to ensure such impacts/risks are adequately mitigated

### **Transboundary Impacts**

The operation has potential transboundary environmental and associated social impacts, such as affectation of another country's use of waterways, watersheds, coastal marine resources, biological corridors, migratory species, regional air sheds and aquifers, or transboundary indigenous groups.

The operation has potential minor to moderate transboundary environmental and associated social impacts. The client will need to include measures to ensure these impacts are adequately managed

### **Access to information**

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

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

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

Safeguard Policy Filter Report



## Safeguard Screening Form

A natural hazard<sup>1</sup>(including climate change influence) is likely to occur in the operation area with impacts to the operation, communities and/or the environment (see <https://iadb-esg.maps.arcgis.com/> and [https://idbg.sharepoint.com/sites/ESGCompassUAT/Shared%20Documents/criticality\\_charts\\_ENG.pdf](https://idbg.sharepoint.com/sites/ESGCompassUAT/Shared%20Documents/criticality_charts_ENG.pdf) to help screen for potential disaster risks).

A natural hazard is likely to occur in the operation area with significant impacts to the operation. The project is located in an area prone to Earthquakes, Drought, Hurricane wind, Heatwaves. A DRA/DRMP must be prepared. For details see the DRM policy guidelines. For details see the DRM policy guidelines

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

The operation will offer opportunities for women.

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

---

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



Estrategia Ambiental y Social (EAS)	
Nombre de la Operación	Programa de Rehabilitación y Mantenimiento de Infraestructura Vial en la República Dominicana
Número de la Operación	DR-L1151
Preparado por	Rojas Lara, Julio Andres y Catacoli Jiménez Ruth Alejandra (VPS/ESG)
Detalles de la Operación	
Sector del BID	INE/TSP
Tipo de Operación	Préstamos de Inversión/Obras múltiples (GOM)
Clasificación Ambiental y Social	A
Indicador de Riesgo de Desastres <sup>1</sup>	Alto
Prestatario	República Dominicana
Agencia Ejecutora	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)
Préstamo BID US\$ (y costo total del proyecto)	\$140,000,000.00 (\$140,000,000.00)
Políticas/Directrices Asociadas	OP-703 (B.1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.8, B.9, B.10, B.11, B.17), OP-704, OP-761, OP-102
Descripción de la Operación	
<p>El objetivo del programa es contribuir a mejorar la conectividad regional del país, a través de la rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de la red vial rural, que resultará en mejoras del acceso a zonas productivas, turísticas y corredores logísticos, impulsando la provisión de servicios de transporte seguros y confiables, así como la resiliencia de la infraestructura a los efectos del cambio climático.</p> <p><b>Componente 1. Rehabilitación y mejoramiento de la red vial (US\$119.000.000).</b> Financiará: (i) la rehabilitación<sup>2</sup> de 155 km de la red vial de carreteras y caminos de la provincia de Pedernales; (ii) el mejoramiento<sup>3</sup> de 270 km de caminos vecinales en las provincias de: Barahona (50 km); Azua (20 km), Dajabón (46 km), Hato Mayor (20 km), La Romana (20 km), Monte Plata (20 km), Puerto Plata (20 km), San José de Ocoa (30 km), San Pedro de Macorís (20 km) y Valverde (24 km).</p> <p><b>Componente 2. Mantenimiento vial (US\$12.300.000).</b> Financiará la implementación de un programa de mantenimiento periódico y rutinario mediante la modalidad de niveles de servicio por un periodo de 24 meses, a más de 580 km de la red vial en 20 provincias del país; impulsando la contratación de pequeñas y medianas empresas que promuevan la participación de mujeres en los trabajos de mantenimiento.</p> <p><b>Componente 3. Fortalecimiento de la gestión vial (US\$4.000.000).</b> Financiará: (i) los estudios de factibilidad técnica, socioambiental y diseños de ingeniería; (ii) herramientas tecnológicas que faciliten la gestión de activos viales, la gestión de proyectos y de priorización de inversiones; (iii) la actualización del inventario y estado de la red de carreteras, caminos y puentes; (iv) el fortalecimiento de la Dirección de Género al interior del Viceministerio de Planificación del MOPC y actividades de capacitación para la vinculación de mujeres a los trabajos de construcción y mantenimiento de caminos; y (v) formación al MOPC y empresas del sector para fomentar la inclusión laboral.</p>	

- <sup>1</sup> La Clasificación de Riesgo de Desastres se aplica al Escenario de Riesgo Tipo 1 (cuando es probable que el proyecto esté expuesto a riesgos naturales debido a su ubicación geográfica).
- <sup>2</sup> Obras para mejorar las especificaciones de la carretera. La mayor parte de los trabajos se realizan en la plataforma existente o derecho de vía.
- <sup>3</sup> Trabajos necesarios en las carreteras en estado de deterioro para llevarlas a su condición original. Todos los trabajos se realizan sobre la calzada o el derecho de vía existente.

**Componente 4. Aspectos socioambientales y de resiliencia climática (US\$2.200.000).** Se financiarán: (i) programas de gestión socioambiental para la rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de los caminos; y (ii) desarrollo y puesta en marcha de un plan de gestión de riesgo de desastres a nivel rural.

**Apoyo a la administración del programa (US\$2.500.000).** Se financiará: (i) la coordinación de la ejecución, incluyendo los salarios de personal técnico de la unidad ejecutora dedicado al programa; (ii) gastos operativos y administrativos; y (iii) auditoría del programa.

**Costo y modalidad de financiamiento.** El costo total del programa será de US\$140 millones, siendo financiado en su totalidad con recursos del CO del Banco. La operación se ejecutará como un Programa de Inversión de Obras Múltiples (GOM), por facilitar la estructuración de financiamiento en el mediano plazo y en razón que las obras son independientes pero similares. El plazo de ejecución preliminar para este programa es de cinco años

Se ha seleccionado como muestra representativa tres carreteras vecinales del Componente 1, siendo este el que incluye principalmente actividades y obras sobre infraestructura. Las obras de la muestra son los siguientes y se presenta su localización en el mapa 1.

- Carretera vecinal: Pedernales - Banano - Los Arroyos - El Aguacate – Puerto escondido - Duvergé (106 km, aprox).
- Carretera vecinal: Cueva Pescadores - Bahía de las Águilas - Cabo Rojo - Mirador Hoyo de Pelempito (53 km, aprox.).
- Carretera vecinal: Enriquillo - Polo – Cabral (52 km, aprox).

En términos generales los corredores viales del Programa tienen una distribución geográfica amplia por las regiones y provincias dominicanas donde se efectuarán las obras del Programa. Las intervenciones incluyen, por un lado, la mejora de características técnicas, adecuación de la superficie de rodadura mediante recubrimientos bituminosos y otros de bajo costo para carreteras de bajo tráfico, obras de arte menores y drenajes ajustados a las condiciones hidrológicas críticas; así actividades básicas para conservación e incremento de los niveles de servicio de cada vía; y las actividades de supervisión de las obras a ejecutar. Se considerarán criterios específicos de adaptación al Cambio Climático (CC) e intervenciones de seguridad vial. En el caso de puentes, la intervención se limita a actividades de conservación.

## Riesgos e Impactos ESHS Potenciales Clave

De acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP703), la operación se clasifica como categoría "A", por la posible presencia de impactos ambientales y sociales significativos directos e indirectos, principalmente sobre hábitat natural crítico. De acuerdo con la información suministrada por el ejecutor, las obras de la muestra estarán localizadas en las áreas naturales que se relacionan en la tabla a continuación y que se presentan en el mapa 2 del apéndice 1.

Nombre del Área Protegida	Designacion	Categoría UICN del área
Humedal de Jaragua	Sitio RAMSAR	II
Parque Nacional Jaragua	Área Especial Protegida (Convención de Cartagena)	II
Parque Nacional Sierra de Bahoruco	Área Especial Protegida (Convención de Cartagena)	II
Loma Charco Azul	Reserva Biológica	Ib
Mirador del Paraíso	Vía Panorámica	VI
Carretera Cabal - Polo	Vía Panorámica	VI

Se destaca que el Parque Nacional Sierra del Barouco conecta con el Parque Nacional Forêt des pins 1, área protegida de Haití, consolidándose como un mismo ecosistema y siendo un área de protección de importancia de un ecosistema binacional, por lo cual se evaluarán potenciales impactos socio ambientales transfronterizos.

El Parque es un área importante para la Conservación de Aves y la Biodiversidad (IBAT), es un sitio de la Alianza Cero Extinción (AZE) y un Área de Protección Especial del Gran Caribe (SPAW). De acuerdo con el Plan de Manejo Ambiental del Parque Nacional de la Sierra de Barohuco, la agricultura, cacería furtiva, extracción de carbón y madera, minería y el pastoreo son actividades humanas que tienen influencia negativa e inmediata sobre los objetos de conservación del área natural. Especialmente la agricultura en la provincia de Pedernales está relacionada con impactos como la pérdida de cobertura vegetal y la erosión del suelo y ha sido origen de incendios forestales por prácticas de tumba y quema para preparación de terrenos. Cabe destacar que en el 2012 la agricultura ya ocupaba el 13% de la superficie de la Sierra de Bahoruco.

Por otra parte, la carretera vecinal Pedernales - Banano - Los Arroyos - El Aguacate, colinda con el borde limítrofe de Haití, lo que podría generar impactos transfronterizos durante las etapas de construcción y operación del Programa.

Los impactos ambientales del Programa se asocian a: (i) las actividades propias de las labores de rehabilitación y mejoramiento de las vías, y (ii) a los impactos indirectos que pueden generarse por el mejoramiento de vías vecinales y secundarias y que potencie el crecimiento de actividades económicas como la agricultura y la extracción de recursos naturales especialmente en áreas protegidas.

En el primer escenario, en la etapa de construcción se identifican los siguientes impactos:

- Ambientales: (i) pérdida de cobertura vegetal por limpieza de servidumbres y derechos de vías, creación de áreas temporales para ubicación de maquinaria, herramienta y materiales, (ii) creación de sitios de préstamo de materiales o canteras y para el almacenamiento temporal de residuos; (iii) alteración de calidad del agua por descargas de aguas residuales, residuos líquidos o por derrame de materiales peligrosos (aceites, pinturas) y uso de materiales bituminosos como cobertura superficial (iv) desplazamiento temporal de fauna, por ruido y vibraciones de maquinarias o equipos, tránsito de personal, iluminación y polvo, (v) incremento de la erosión por remoción de cobertura o manejo inadecuado de drenajes, y las posibles reconfiguraciones del camino por temas de seguridad vial, incluyendo la posible apertura variantes y estabilización de taludes y construcción de sistemas de drenajes que podrían necesitar el ensanchamiento del camino en esos puntos.

En la instalación de facilidades para la preparación de asfaltos, se identifican impactos ambientales adicionales relacionados con: (i) alteración de la calidad del aire por material particulado y gases de combustión, (ii) alteración de la calidad del suelo por derrames de materiales peligrosos, almacenamiento inadecuado de materias primas o insumos, disposición de residuos, (iii) contaminación de cuerpos hídricos por disposición inadecuada de aguas de proceso o por escorrentías contaminadas, (iv) pérdida de cobertura vegetal por preparación de áreas para instalación temporal de equipos.

- Sociales: (i) Aumento en la tasa de migrantes locales y extranjeros, (ii) conflictos con la comunidad por cierres temporales de vías, (iii) aumento en los tiempos de viaje por apertura de frentes de obra o cierres viales (iv) expropiaciones por eventuales ensanchamientos de la vía por temas de seguridad vial o cual otro motivo técnico que puedan afectar medios de vida (iv) salud y seguridad de las comunidades vecinas a las carreteras.
- Seguridad y Salud en el trabajo: (i) Incremento en la tasa de accidentalidad laboral, (ii) Accidentes con habitantes de la zona de influencia por condiciones inseguras o falta de señalización.

En la etapa de operación, se identifica un riesgo de incremento de colisión vehicular por aumento de velocidad de desplazamiento y cruce de mamíferos y réptiles, esta situación puede llevar a incrementar la accidentalidad

de los usuarios de la vía y ocasionar pérdida de individuos de especies de importancia. Asimismo, se identifican impactos sobre la fauna local por iluminación, ruido y vibraciones por el incremento del tráfico vehicular.

Para el segundo escenario, en relación con los impactos indirectos del mejoramiento de las carreteras, se identifica un riesgo importante de incremento de la tasa de cambio del uso del suelo (asociado a expansión de la frontera agrícola, extracción de recursos naturales, minería o asentamientos urbanos), deforestación y una consecuente pérdida permanente de hábitats. Aunque la operación no contempla la apertura de nuevos caminos, se podría dar como consecuencia del mejoramiento de la red actual y aumentar la huella en áreas protegidas.

Finalmente, es importante evaluar el impacto acumulativo del Programa sobre la calidad de los ecosistemas y áreas protegidas en relación con otros Programas que se estén desarrollando en el sector de manera que se establezcan medidas adecuadas.

Tomando en cuenta lo anterior, se espera que la ejecución de las obras de la Muestra representativa cause impactos socioambientales negativos significativos en hábitat crítico natural, impactos transfronterizos e incremento de tasas de colisión vehicular con mamíferos y reptiles.

Para todos los impactos listados anteriormente se deberán establecer medidas de mitigación bajo la jerarquía de mitigación, que garanticen que las obras no causarán conversión significativa o la degradación de hábitats naturales y se incorporen medidas de mitigación y compensación que atiendan las buenas prácticas y la legislación nacional. El riesgo residual tras la implementación de las medidas de manejo debe ser insignificante. Se debe contar con la participación del Organismo Competente de las áreas protegidas en el proceso de evaluación, de manera que se asegure que las actividades son compatibles con los usos permitidos por los Planes de Manejo Ambiental o decretos de creación de las áreas protegidas.

No habrá reasentamiento físico o económico, ya que no se prevé afectación a viviendas o predios donde existan casa o viviendas, ni impactos negativos a pueblos indígenas. Los pobladores colindantes a las rutas serán beneficiadas con la conservación y el mantenimiento de la vía. Aunque las obras del programa se ejecutaran en vías ya intervenidas., se verificará si la necesidad de ampliación de vías por motivos de seguridad vial requieren procesos de adquisición de tierras o expropiación.

Las intervenciones podrán estar expuestas a la ocurrencia de amenazas naturales como huracanes, terremotos, olas de calor, sequías y deslizamiento (ver mapa 3 del apéndice 1). En atención a que algunas de las carreteras se localizan en áreas con una pendiente pronunciada, estarán expuestas a riesgo alto de deslizamiento y posiblemente requieran obras de protección de control y estabilización, se considera que la criticidad de la infraestructura es de tipo alto (Riesgo Moderado Tipo1). El Estudio de Impacto Ambiental y Social incluire un Analisis de Riesgo de Desastres (DRA) de acuerdo con lo establecido en la Metodología del Banco. Se elaborará un Plan de Gestión de Riesgo de Desastres y Cambio Climático. Con base en la información entregada por el Organismo Ejecutor, no se han identificado riesgos de desastres de tipo 2 que puedan convertir las obras del programa en una amenaza para el medio ambiente o para la comunidad; situación que se deberá confirmar en los Estudios Socioambientales que se desarrollaran en la preparación.

## **Vacíos de Información y Estrategia de Análisis**

Durante el proceso de identificación de esta operación, se ha revisado la información disponible de los corredores que formarán la muestra representativa y analizado preliminarmente el nivel de intervención que se realizarán en estos.

A nivel de Programa y principalmente con el fin de evaluar el impacto del Programa sobre los hábitats críticos y zonas en frontera, se preparará una Evaluación Ambiental y Social Estratégica (EASE), así como un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) aplicable para las obras futuras de la operación.

Por otro lado, para cada uno de los proyectos de la Muestra se elaborará un Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) que incluirá el respectivo Plan de Gestión ambiental y social (PGAS) a fin de dar cumplimiento a las Salvaguardias Socio Ambientales del BID.

La EASE contendrá como mínimo: (i) Antecedentes del Programa, (ii) Descripción del Programa y del proceso de planificación socio ambiental, (iii) dimensión ambiental estratégica, (iv) Descripción de los elementos clave del contexto ambiental y social de las áreas de intervención del Programa, (v) Marco normativo, (vi) poblaciones y comunidades ubicadas en las áreas de influencia, (vii) identificación de los impactos y riesgos potenciales negativos, (viii) Análisis de riesgos de desastres, (ix) Descripción de la estructura organizacional y normativa (marco jurídico) para la ejecución del Programa, (x) Evaluación de la capacidad institucional para la gestión socioambiental del Programa.

El MGAS contendrá los temas a ser incorporados en los Términos de Referencia (TdR) y los estudios socio ambientales futuros a fin de dar cumplimiento con las salvaguardias socio ambientales del BID, que incluye, entre otros, un proceso de consulta pública significativa / acercamiento a las personas potencialmente afectadas y/o interesadas y los contenidos mínimos de los estudios socio ambientales para proyectos fuera de la muestra. Asimismo, se incluirá el desarrollo de un mecanismo de atención de quejas y reclamos. El marco que será aplicable a los proyectos futuros, que se prepararán bajo el Programa durante su ejecución. El MGAS servirá como un sistema para asegurar que la Agencia Ejecutora, implemente procedimientos para asegurar que las intervenciones financiadas por el Programa cumplen con los requerimientos legislativos dominicanos y las políticas de salvaguardas ambientales y sociales del Banco. Una vez diseñado e implementado, el MGAS ayudará al ejecutor a identificar, evaluar y manejar el riesgo ambiental y social de cada proyecto bajo el Programa

El EIAS contendrá; (i) Introducción y antecedentes, (ii) Descripción del proyecto, (iii) Marco Normativo, (iv) análisis de alternativas cada una de las obras, (v) Diagnóstico de temas sociales, ambientales y de seguridad y salud ocupacional claves, (vi) Evaluación de impactos y riesgos, (vii) Análisis de Riesgo de Desastres naturales según la metodología del Banco y (viii) Plan de Gestión Ambiental y Social.

El equipo de proyecto ha confirmado la disponibilidad de fondo para apoyar al MOPC con la contratación de una consultoría a fin de que los proyectos de la muestra cumplan con las Salvaguardias del BID.

<b>Documentos ESHS</b>	<b>Etapas actual de desarrollo – Brechas a cubrir</b>	<b>Estimación de los recursos necesarios para finalizar</b>	<b>Cronograma estimado para finalizar y consultar (según corresponda)</b>
Evaluación Ambiental y Social Estratégica (EASE) y Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS)	Realización de un Análisis Ambiental Estratégico que tome en consideración el Programa, con énfasis en hábitat crítico y zonas fronterizas, y defina una secuencia de acciones destinadas a abordar de manera sistemática y estratégica las cuestiones socio ambientales, de gestión de riesgo de desastres y seguridad y salud en el trabajo.	Consultor: A contratar Fuente: BID	4 meses a partir de la contratación de la firma consultora.

Estudio de Impacto Ambiental (EIAS)	Elaboración de la Evaluación de Impacto Ambiental para cada una de las obras de la muestra de Proyecto y un Plan de Gestión Ambiental y Social apropiado.	Consultor: A contratar Fuente: BID	4 meses a partir de la contratación de la firma consultora.
<p><b>Oportunidades para adicionalidad del BID</b></p> <p>El Banco puede apoyar al ejecutor en la elaboración de Planes de Manejo Ambiental para áreas protegidas declaradas, que no cuentan con dicho instrumento.</p> <p>Dentro del Componente 4 del Programa, el Banco implementará proyectos orientados a la recuperación de áreas para la protección de especies crítica, la mejora de infraestructura para protección de especies amenazadas y señalética con información sobre capital natural, servicios ecosistémicos y biodiversidad.</p>			
<p><b>Cuadro Anexo: Operación bajo Cumplimiento de Políticas de Salvaguardias del BID</b></p> <p>Ver Anexo 1: Tabla cumplimiento de la Operación con las Políticas de Salvaguardias del BID</p>			
<p><b>Apéndices Adicionales</b></p> <p>Apéndice 1: Mapas</p>			



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

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
<b>OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias</b>			
B.1 Políticas del Banco	Sí	El Proyecto será preparado de conformidad con las Políticas de Salvaguardas Socio Ambientales del Banco.	El Estudio de Impacto Ambiental y la Evaluación Ambiental y Social Estratégica y MGAS incluirán lineamientos para garantizar que el Proyecto cumpla con las directrices de la OP 703 y consistencia con las demás políticas aplicables.
B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales	Sí	Cumplimiento del Proyecto con la legislación nacional socioambiental.	El Estudio de Impacto Ambiental y el MGAS evaluarán los requisitos de ESHS de las regulaciones de República Dominicana y definirán las medidas para garantizar el cumplimiento.
B.3 Preevaluación y Clasificación	Sí	De acuerdo con la información disponible al momento, de conformidad con la directiva B.3 la operación se clasifica como categoría A ya que se prevé que tenga el potencial de causar impactos ambientales negativos significativos y efectos sociales asociados.	Durante la preparación se requerirá un Estudio de Impacto Ambiental para las obras de la muestra de Proyecto y una Evaluación Ambiental y Social Estratégica para el Programa, orientada a la identificación de impactos por la mejora de condiciones de transporte para las actividades productivas (ecoturismo y agricultura).
B.4 Otros Factores de Riesgo	Sí	Los estudios socio ambientales deben analizar los factores de presión existentes por actividades productivas en áreas protegidas y recoger inquietudes de grupos de	La Evaluación Ambiental y Social Estratégica incluirá un análisis de riesgo de conversión o degradación de hábitat crítico por impactos acumulativos y riesgos sociales por migración en zona limítrofe.

		interés por actividades desarrolladas en el pasado por el Gobierno.	
B.4 Otros Factores de Riesgo (Capacidad Institucional)	Sí	El prestatario cuenta con una Unidad Ejecutora de Proyecto con experiencia en la implementación de políticas de salvaguardia ambiental y social del Banco.	La EASE/MGAS evaluará la capacidad del Ejecutor para gestionar los riesgos e impactos socioambientales identificados y propondrá medidas de fortalecimiento, según sea necesario
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales	Sí	La operación es Categoría A y de tipo obras múltiples. De acuerdo con la directiva, se requiere la preparación de estudios socio ambientales apropiados.	Se elaborará Estudio de Impacto Ambiental y Social la muestra de proyectos y una Evaluación Ambiental y Social Estratégica y Marco de Gestión Ambiental y Social para el Programa.
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Sociales (incluyendo un Plan de Restauración de Medios de Subsistencia)	Sí	El Estudio de Impacto Ambiental y Social debe confirmar si habrá adquisición de tierras y/o impactos sobre medios de subsistencia.	Se incluirán dentro del EIAS los planes de gestión que incluyan programa de compensación en caso se confirme que hay procesos de adquisición de tierras y/o medidas de restauración de medio de subsistencia
B.6 Consultas	Sí	Las operaciones de categoría A requieren al menos dos procesos de consulta pública significativa con las partes afectadas e interesadas durante la preparación.	La EIAS incluirá Plan de Consulta Pública Significativa que identifique a la población afectada y otras partes interesadas y proponga una metodología para garantizar que las consultas sean socioculturalmente adecuadas, sensibles e incluyentes en términos de género. Las consultas serán documentadas y los respectivos informes publicados en la página web del BID antes de OPC. El EIAS/PGAS incluirá un mecanismo de atención de quejas y reclamos.

B.7 Supervisión y Cumplimiento	Si	El Banco supervisará el cumplimiento de los requisitos socioambientales establecidos en el EIAS/PGAS, el contrato de préstamo y las políticas de salvaguardias del BID. Igualmente, se espera que el Ejecutor implemente un programa de monitoreo de impactos.	El PGAS incluirá un sistema de monitoreo socioambiental, con indicadores específicos que serán monitoreados por el Ejecutor. El Ejecutor entregará informes de cumplimiento socioambiental como parte de los informes de progreso del programa. El Banco supervisará el cumplimiento de los requisitos socioambientales acordados en el contrato de préstamo.
B.8 Impactos Transfronterizos	Si	El Proyecto apoyará el mejoramiento de la vía Pedernales – Banano – Arroyo – Aguacate, la cual se localiza en borde limítrofe con Haití. Adicionalmente la vía cruza por el Parque Nacional Sierra de Bahoruco, la cual hace parte de un Ecosistema Bilateral Republica Dominicana – Haití.	La EIAS evaluará los impactos potenciales transfronterizos por la mejora de la vía. Se realizarán consultas según lo establecido en la Directiva B.6 y B.8.
B.9 Hábitats Naturales	Sí	El Proyecto intervendrá carreteras rurales existentes, de las cuales algunas están en zonas del sistema de áreas protegidas de Parques Nacionales del país, humedales reconocidos RAMSAR y una reserva biológica.	La EASE se desarrollará con el fin de evaluar los impactos del Programa y de las actividades económicas beneficiarias, sobre las áreas Protegidas. El MGAS incluirá medidas orientadas a evitar el deterioro significativo de dichas áreas, durante el ciclo de vida del proyecto, empleando el enfoque de jerarquía de mitigación. La EIAS identificará impactos existentes en las áreas de intervención. La EIAS incluirá medidas de compensación de biodiversidad (off set) apropiadas para el nivel de impacto identificado, según las buenas prácticas del Banco.
B.9 Especies Invasoras	No	El programa no introducirá especies invasoras.	No aplica.
B.9 Sitios Culturales	No	No se anticipa que ninguna de las actividades se desarrolle en sitios culturales.	La EIAS incluirá un Plan de Gestión del Patrimonio Cultural, incluyendo todas las actividades del Proyecto.

			Este plan será aplicable a todos los elementos del patrimonio cultural conocidos y aún no identificados que puedan verse afectados directa o indirectamente, por las actividades del Proyecto.
B.10 Materiales Peligrosos	Si	Durante la ejecución de las obras se utilizarán materiales peligrosos como asfalto, aceites, pinturas, solventes y combustibles.	La EIAS incluirá los planes y medidas necesarias para el transporte, almacenamiento y manejo de los materiales peligrosos requeridos en las actividades. Se incluirán medidas específicamente orientadas a la mitigación de impactos por equipos para preparación de asfalto.
B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación	Sí	Durante las actividades de rehabilitación se esperan impactos por remoción de cobertura vegetal, alteración de hábitat crítico para especies en peligro o endémicas, almacenamiento de materiales de construcción, alteración del suelo o agua por disposición de residuos sólidos y aguas residuales, contaminación del suelo por derrames de materiales peligrosos.	La EIAS evaluará con el nivel de detalle requerido los riesgos potenciales de las actividades en todo el ciclo de vida del proyecto e incluirán los planes y medidas necesarias para la protección de hábitat, cobertura vegetal y fauna local, así como para la adecuada gestión de residuos, materiales peligrosos y aguas residuales, así como medidas para el manejo de derrames de materiales peligrosos.
B.12 Proyectos en Construcción	No	No es un programa con proyectos en construcción	No aplica
B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo	No	Es un Programa de infraestructura, tipo Obras múltiples.	No aplica
B.14 Préstamos Multifase o Repetidos	No	No es un préstamo Multifase o Repetidos	No aplica
B.15 Operaciones de Cofinanciamiento	No	No es un préstamo con Cofinanciamiento.	No aplica
B.16 Sistemas Nacionales	No	No se utilizarán los sistemas nacionales de salvaguarda sino los del Banco	No aplica

B.17 Adquisiciones	Si	Los contratos de los contratistas incluirán referencias a los requisitos de ESHS del BID.	La EIAS y el MGAS incluirán lineamientos para las especificaciones socio ambientales a ser integradas en los procesos de licitación del Proyecto.
<b>OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales</b>			
A.2 Análisis y gestión de escenario de riesgos tipo 2.	No	Dado el tipo de infraestructura a financiar no se anticipa que el proyecto contribuya a exacerbar el riesgo para vida humana, el ambiente y el propio proyecto.	No aplica
A.2 Gestión de contingencia (Plan de respuesta a emergencias, plan de seguridad y salud de la comunidad, plan de higiene y seguridad ocupacional).	Si	La operación ha sido clasificada como de riesgo tipo 1 moderado ante desastres.	La EIAS incluirá el análisis de riesgo de desastres naturales y determinará los planes y medidas de mitigación necesarias, incluyendo un plan de respuesta a emergencias, de acuerdo con la metodología del Banco.
<b>OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario</b>			
Minimización del Reasentamiento	No	No se anticipa que los proyectos a financiar por el Programa requieran reasentamientos.	No aplica
Análisis del Riesgo de Empobrecimiento	No	No se anticipan riesgos de empobrecimiento por el Programa.	No aplica
Requerimiento para el Plan de Reasentamiento y/o Marco de Reasentamiento	No	No se anticipa que los proyectos a financiar por el Programa requieran reasentamientos.	No aplica
Consultas del Plan de Reasentamiento	No	No se anticipa que los proyectos a financiar por el Programa requieran reasentamientos.	No aplica
Requerimiento de Programa de Restauración del Modo de Vida	No	No se anticipan riesgos de empobrecimiento por el Programa.	No aplica

Consentimiento (Pueblos Indígenas y otras Minorías Étnicas Rurales)	No	No se anticipa que los proyectos a financiar por el Programa generen impactos adversos sobre pueblos indígenas	No aplica
<b>OP-765 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas</b>			
Requerimiento de Evaluación Sociocultural	No	No se anticipa que los proyectos a financiar por el Programa generen impactos adversos sobre pueblos indígenas.	No aplica
Negociaciones de Buena Fe y documentación adecuada / Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados	No	No se anticipa que los proyectos a financiar por el Programa generen impactos adversos sobre pueblos indígenas.	No aplica
Requerimiento de Plan o Marco de Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas	No	No se anticipa que los proyectos a financiar por el Programa generen impactos adversos sobre pueblos indígenas.	No aplica
Cuestiones Discriminatorias	No	No se anticipa que los proyectos a financiar por el Programa generen impactos adversos sobre pueblos indígenas.	N/A
Impactos Transfronterizos	No	No se anticipa que los proyectos a financiar por el Programa generen impactos adversos sobre pueblos indígenas.	N/A
Impactos sobre Pueblos Indígenas Aislados	No	No se anticipa que los proyectos a financiar por el Programa generen impactos adversos sobre pueblos indígenas.	N/A
<b>OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo</b>			
Consulta y participación efectiva de mujeres y hombres	Sí	En los procesos de consulta se buscará la inclusión equitativa de las mujeres y los hombres de una manera socioculturalmente adecuada.	El Plan de Consultas incluido en la EIAS, propondrán metodologías sensibles al género para promover la participación equitativa de mujeres y hombres durante la preparación y ejecución del Programa. El informe de consulta deberá dar cuenta de las medidas tomadas para promover la equidad de

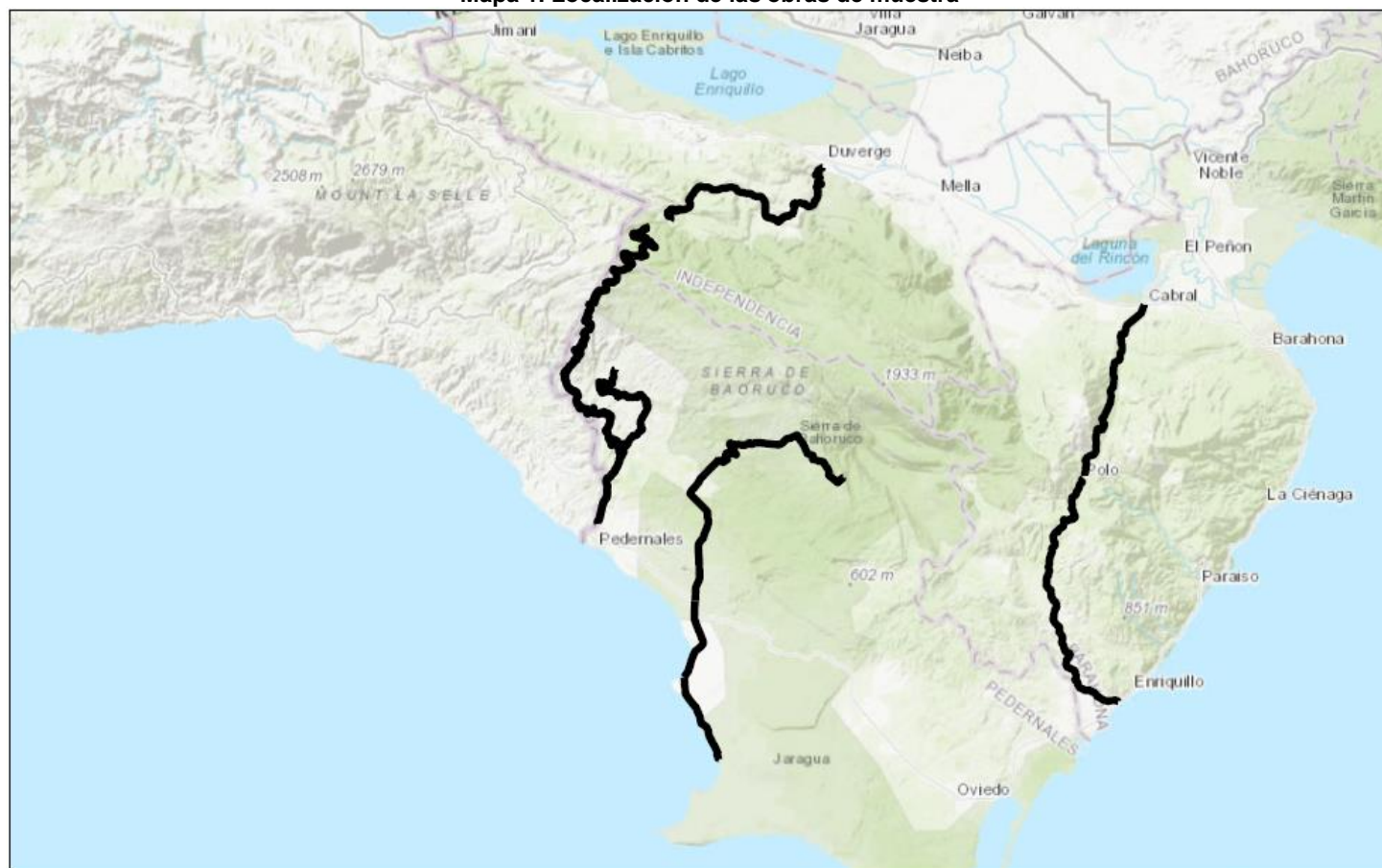


			género. De igual manera, desagregar la información por género.
Aplicación del análisis de riesgo <sup>4</sup> y salvaguardias.	Sí	Dada la naturaleza del Programa no se esperan impactos adversos o riesgos de exclusión por razones de género. No obstante, este análisis preliminar deberá ser corroborado durante la debida diligencia.	La EIAS analizará el riesgo de exclusión por razones o impactos adversos por razones de género, y en caso de identificarlos, definirá medidas de mitigación acordes.
<b>OP-102 Política de Acceso a la Información</b>			
Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales Previo a la Misión de Análisis, QRR, OPC y envió de los documentos al Directorio	Sí	Es compromiso del Banco ser transparente en todas sus actividades, procurando para ello maximizar el acceso a los documentos e información generados en su poder	Antes de la misión de análisis se pondrá a disposición del público en la página web del Banco versiones aptas para publicación de la EASE/MGAS y las EIAS. La versión final de estos documentos, incluyendo los informes de del proceso de consulta, serán publicadas antes de OPC
Disposiciones para la Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del Proyecto	Sí	Es compromiso del Banco ser transparente en todas sus actividades, procurando para ello maximizar el acceso a los documentos e información generados en su poder	En caso de que se generen nuevos documentos ambientales y sociales relevantes durante la implementación de los proyectos de la muestra, se pondrán a disposición del público en la página web del Banco. La documentación ambiental y social de los proyectos futuros del Programa serán divulgados en la página del Banco.

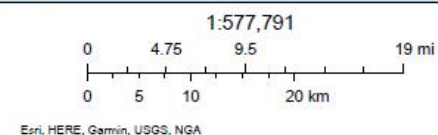
<sup>4</sup> Los riesgos pueden incluir: i) acceso desigual a los beneficios del proyecto / medidas de compensación, ii) hombres o mujeres afectados de manera desproporcionada por factores de género, iii) incumplimiento de la legislación aplicable en materia de igualdad entre hombres y mujeres, iv) El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

## Apéndice 1: Mapas

Mapa 1. Localización de las obras de muestra

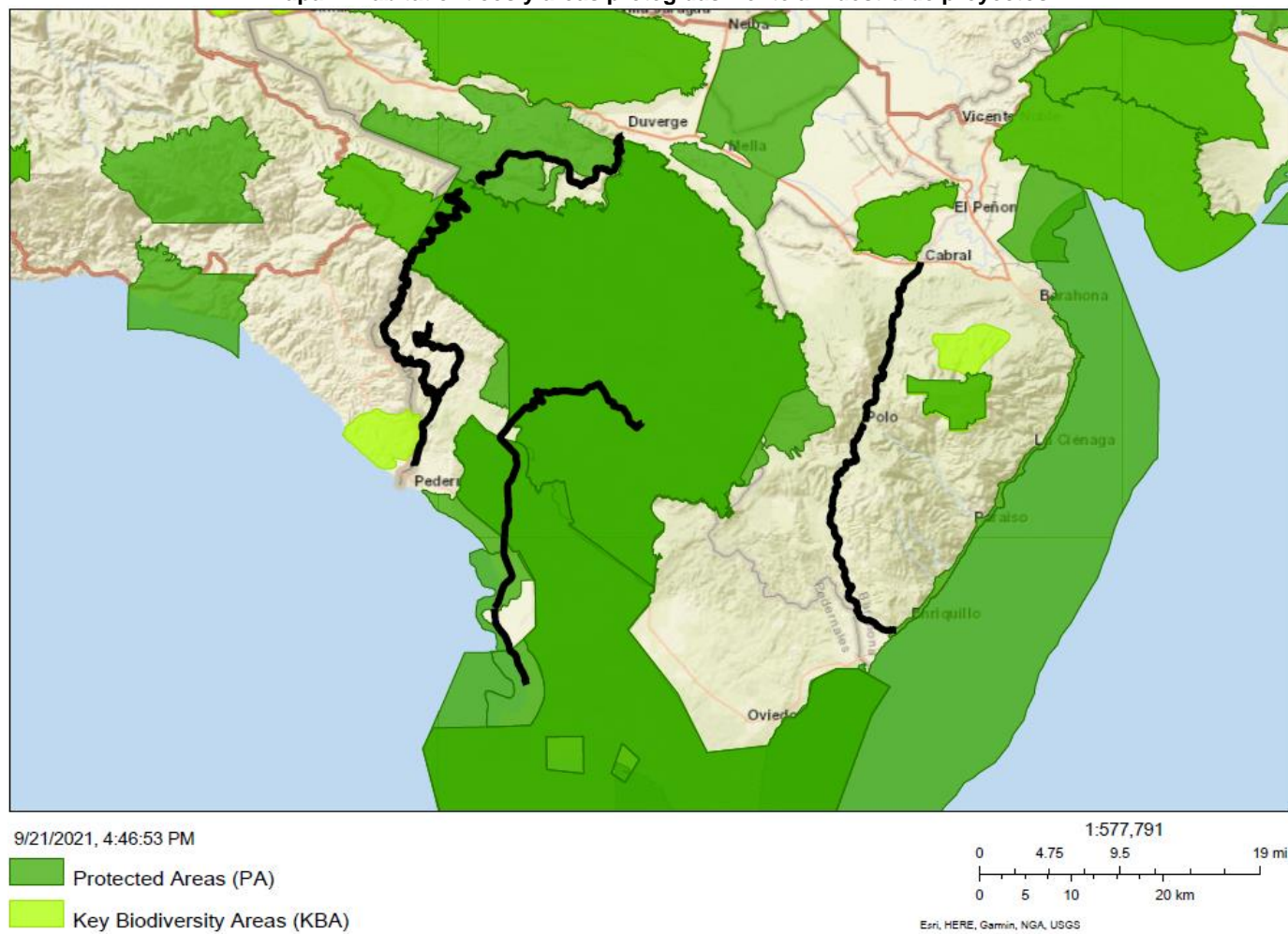


9/21/2021, 11:49:44 PM

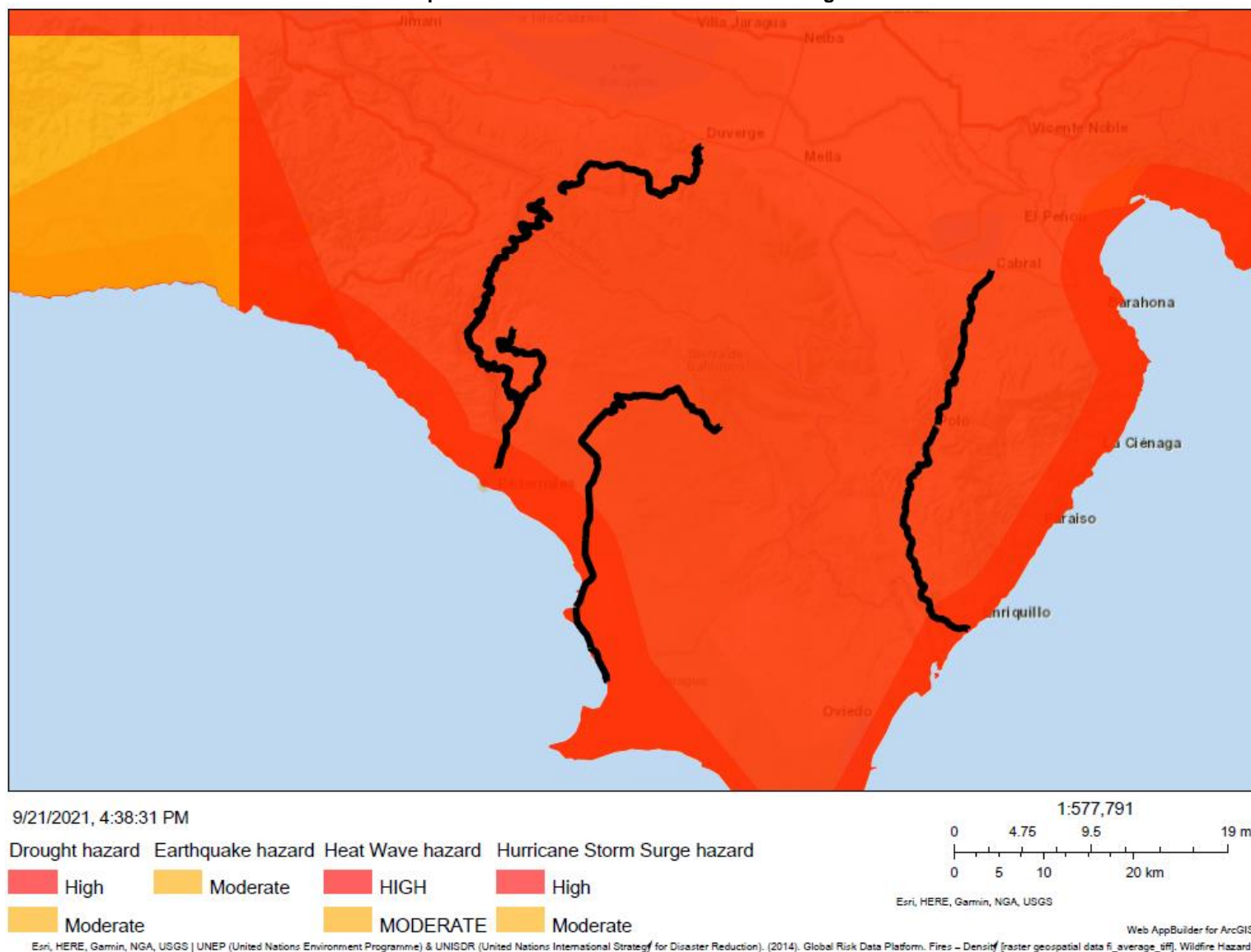


Web AppBuilder for ArcGIS  
UNEP (United Nations Environment Programme) & UNISDR (United Nations International Strategy for Disaster Reduction). (2014). Global Risk Data Platform. Fires – Density (raster geospatial data #\_average.tif). Wildfire Hazard. Created by Inter-American

Mapa 2. Hábitat críticos y áreas protegidas frente a muestra de proyectos



Mapa 3. Amenazas naturales Muestra del Programa



## ÍNDICE DE TRABAJOS SECTORIALES

Estudios Documentos técnicos	Descripción	Estado	Referencia electrónica
<b>Viabilidad de proyectos</b>	Estrategia Nacional de Desarrollo 2010-2030.	Concluido	<a href="#">Enlace electrónico público</a>
	Lineamiento Estratégicos. Formulación Plan Nacional Plurianual del Sector Público 2021-2024.	Concluido	<a href="#">EZSHARE-1136432297-57</a>
	Plan Nacional de Logística de Cargas 2020-2032 – PNLOG República Dominicana.	Concluido	<a href="#">Enlace electrónico público</a>
	Plan Nacional de Infraestructura 2020-2030.	Concluido	<a href="#">Enlace electrónico público</a>
	Estrategia Nacional de Competitividad.	Concluido	<a href="#">Enlace electrónico público</a>
	Boletín de Competitividad Sectorial 2021.	Concluido	<a href="#">Enlace electrónico público</a>
	Evaluación de las Necesidades de Recuperación Post COVID-19 para República Dominicana. Informe del Sector Transporte.	Concluido y por publicar	<a href="#">Enlace Electrónico</a>
	Perfil Básico del Programa de “Mejoramiento de la Infraestructura Vial”. Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC).	Concluido	<a href="#">Enlace Electrónico</a>
<b>Viabilidad ambiental y social</b>	Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) del programa, el cual incluirá un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS).	Por desarrollar	No aplica
<b>Viabilidad económica</b>	Evaluación económica del programa. Se llevará a cabo un análisis de sensibilidad del Programa de Rehabilitación y Mantenimiento de Infraestructura Vial en la República Dominicana.	Por desarrollar	No aplica
<b>Resultados e impactos del programa</b>	Plan de Monitoreo y Evaluación de Resultados e Impactos del Programa.	Por desarrollar	No Aplica

<b>Estudios Documentos técnicos</b>	<b>Descripción</b>	<b>Estado</b>	<b>Referencia electrónica</b>
<b>Viabilidad de la ejecución del proyecto</b>	Elaboración del Reglamento Operativo del Programa.	Por desarrollar	No aplica



CONFIDENCIAL

---

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