

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

REPÚBLICA DOMINICANA

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

(DR-L1151)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Manuel Rodríguez Porcel (TSP/CDR), Jefe de Equipo; Benoit Lefevre (CDS/CCS) y Lynn Scholl (INE/TSP), Jefes de Equipo Alternos; Jenniffer Marmolejos (CID/CDR); Roque Burgos (CID/CDR); Romina Kirkagacli y Denise Salabie (FMP/CDR); Miriam Garza Cortina (VPC/FMP); Bruno Jacquet (CSD/RND); Mónica Lugo (LEG/SGO); Esteban de Dobrzynski (LEG/SGO); Mauro Alem, Laureen Montes, Roberto Eduardo Rodríguez y Jesús Calderón (INE/TSP); Yonaida Encarnación y Awilda Castillo (CID/CDR); Julio Andrés Rojas y Ruth Catacolí (VPS/ESG); Julio Rojas, Alejandra Catacolí y María Escovar Bernal (VPS/ESG); y Jacqueline Bueso-Merriam (SPD/SDV).

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

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO	1
I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A. Antecedentes, problemática y justificación.....	2
B. Objetivos, componentes y costo	13
C. Indicadores claves de resultados.....	15
II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS	17
A. Instrumentos de financiamiento	17
B. Riesgos ambientales y sociales	18
C. Riesgos fiduciarios.....	19
D. Otros riesgos y temas clave.....	20
III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....	21
A. Resumen de los arreglos de implementación	21
B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados	22

ANEXOS	
Anexo I	Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM) - Resumen
Anexo II	Matriz de Resultados
Anexo III	Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

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

ENLACES ELECTRÓNICOS OPCIONALES (EEO)	
EEO#1	Anexo Técnico - Caracterización de la Muestra de Proyectos
EEO#2	Anexo Técnico – Productividad y Pobreza
EEO#3	Anexo de Género
EEO#4	Anexo de Personas con Discapacidad (PcD)
EEO#5	Anexo de Cambio Climático y Riesgo de Desastres
EEO#6	Anexo de Lecciones Aprendidas operaciones del MOPC
EEO#7	Evaluación Económica
EEO#8	Reglamento Operativo del Programa (ROP)
EEO#9	Plan Nacional de Logística de Cargas (PNLOG) 2020-2032
EEO#10	Estrategia Nacional de Competitividad

ABREVIATURAS	
ALC	América Latina y el Caribe
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BM	Banco Mundial
BSA	<i>Blue Spot Analysis</i>
CVBRD	Contratos Viales Basados en Resultados y Desempeño
CC	Cambio Climático
GdRD	Gobierno de República Dominicana
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
MEPyD	Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo
MGAS	Marco de Gestión Ambiental y Social
MOPC	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
OE	Organismo Ejecutor
OIT	Organización Internacional del Trabajo
PA	Plan de Adquisiciones
PE	Pobreza Extrema
PG	Pobreza General
PIB	Producto Interno Bruto
PEP	Plan de Ejecución Plurianual
PGAS	Planes de Gestión Ambientales y Sociales
PNLOG	Plan Nacional de Logística de Cargas
POA	Plan Operativo Anual
PcD	Personas con Discapacidad
RD	República Dominicana
ROP	Reglamento Operativo del Programa
PACI	Análisis de Capacidad Institucional
SNL	Sistema Nacional Logístico
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económico
UEPFRE	Unidad Ejecutora de Proyectos Financiados con Recursos Externos
VANE	Valor Actual Neto Económico

RESUMEN DEL PROYECTO
REPÚBLICA DOMINICANA
PROGRAMA DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN LA REPÚBLICA
DOMINICANA
(DR-L1151)

Términos y Condiciones Financieras				
Prestatario:			Facilidad de Financiamiento Flexible ^(a)	
República Dominicana (RD)			Plazo de amortización:	25 años
Organismo Ejecutor:			Período de desembolso:	5 años
Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), a través de la Unidad Ejecutora de Proyectos Financiados con Recursos Externos (UEPFRE)			Período de gracia:	6 años ^(b)
Fuente	Monto (US\$)	%	Tasa de interés:	Basada en SOFR
BID (Capital Ordinario):	140.000.000	100	Comisión de crédito:	^(c)
			Comisión de inspección y vigilancia:	^(c)
Total:	140.000.000	100	Vida Promedio Ponderada (VPP):	15,25 años ^(d)
			Moneda de aprobación:	Dólares de los Estados Unidos de América
Esquema del Proyecto				
Objetivo/descripción del proyecto: 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 inclusiva asociado a las obras. Los objetivos específicos son: (i) reducción de los costos de operación vehicular en las vías intervenidas; (ii) reducción del tiempo de viaje de los usuarios en las vías intervenidas; y (iii) incrementar la resiliencia de la infraestructura intervenida a los efectos del cambio climático.				
Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento: (i) La aprobación del Reglamento Operativo del Programa (ROP), que incluya: los flujos de trabajo, controles internos y los Planes de Gestión Ambiental y Social detallando los requisitos y procedimientos aplicables en la ejecución del programa, en los términos previamente acordados con el Banco; y (ii) la designación con dedicación exclusiva para la ejecución del programa de: (a) un gerente de proyecto; (b) un coordinador técnico; (c) un especialista en planificación; (d) un especialista en adquisiciones; (e) un especialista financiero; (f) un especialista geotécnico; (g) un especialista ambiental; y (h) un especialista social, con énfasis en temas de género (¶3.3).				
Condiciones contractuales especiales de ejecución: Ver las condiciones contractuales socioambientales en el Anexo B del Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) (EER#3).				
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna.				
Alineación Estratégica				
Desafíos^(e):		SI <input type="checkbox"/>	PI <input checked="" type="checkbox"/>	EI <input type="checkbox"/>
Temas Transversales^(f):	GE <input checked="" type="checkbox"/> y DI <input checked="" type="checkbox"/>	CC <input checked="" type="checkbox"/> y ES <input checked="" type="checkbox"/>	IC <input checked="" type="checkbox"/>	

- ^(a) Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (documento FN-655-1) el Prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones en el cronograma de amortización, así como conversiones de moneda, de tasa de interés, de productos básicos y de protección contra catástrofes. En la consideración de dichas solicitudes, el Banco tomará en cuenta aspectos operacionales y de manejo de riesgos.
- ^(b) Bajo las opciones de reembolso flexible de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FFF), cambios en el periodo de gracia son posibles siempre que la Vida Promedio Ponderada (VPP) Original del préstamo y la última fecha de pago, documentadas en el contrato de préstamo, no sean excedidas.
- ^(c) La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.
- ^(d) La VPP Original podrá ser menor de acuerdo con la fecha efectiva de firma del contrato de préstamo.
- ^(e) SI (Inclusión Social e Igualdad); PI (Productividad e Innovación); y EI (Integración Económica).
- ^(f) GE (Igualdad de Género) y DI (Diversidad); CC (Cambio Climático) y ES (Sostenibilidad Ambiental); y IC (Capacidad Institucional y Estado de Derecho).

I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, problemática y justificación

- 1.1 **Contexto macroeconómico.** Entre 2013 y 2019 la República Dominicana (RD) registró un crecimiento económico del 6% promedio anual, situándose como la tercera economía más dinámica de América Latina y el Caribe (ALC)¹. Producto de la pandemia, el país experimentó una contracción de su Producto Interno Bruto (PIB) del 6,72%², el mayor descenso en 55 años. Las medidas de confinamiento y la reducción de la demanda en 2020 producto de la pandemia del COVID-19 condujeron a una caída en la actividad económica, especialmente en sectores estratégicos como el turismo, servicios y transporte. En el mercado de trabajo, la desocupación pasó de 10,8% en 2019 a 15,0% en 2020, y un aumento de cuatro puntos porcentuales en la tasa de informalidad³. La actividad en 2021 mostró una robusta recuperación de su crecimiento, con la expansión más alta en tres décadas, acumulando un incremento interanual de 12,4% durante los primeros 10 meses. El componente más dinámico fue la inversión privada (sector construcción), junto a las zonas francas y la progresiva normalización del turismo. Los flujos adicionales de divisas han conllevado apreciación del tipo de cambio y una acumulación de reservas internacionales sobre los US\$12.000.000.000 (14% del PIB). Para 2022 se espera una expansión de la actividad económica (crecimiento real) del 5% - 6%, con una inflación promedio de 4,5% - 5,5% y una tasa de desempleo ampliada en el rango 12,2 - 12,8 p.p.
- 1.2 **Impacto del COVID-19 en el sector transporte.** El sector de la construcción y el “transporte y almacenamiento” (11,8% y 8,3% del PIB respectivamente, 2020) son de gran aporte en términos de producción y empleo⁵ para el país, como eje transversal de todas las actividades socioeconómicas y con alto impacto en los indicadores de productividad y [competitividad](#). Por la pandemia, el sector⁶ presentó pérdidas por más de US\$350.000.000 entre enero y septiembre de 2020. Por su parte, el valor agregado de la construcción presentó una variación interanual de 10,7%⁷ con una fuerte contracción en materia de empleo⁸. No obstante, la economía dominicana demostró su resiliencia con tasas de recuperación que lo ubican dentro de los seis primeros países de ALC que recuperarán su PIB prepandemia⁹. En el primer semestre de 2021 dichos sectores exhiben 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, estos sectores tuvieron alta incidencia de un 42,1% (5,6 p.p.) en

¹ [OIT, 2021](#).

² Banco Mundial, 2021. [Crecimiento del PIB \(% anual\) - Dominican Republic](#).

³ El indicador de desocupación ampliada registra la dificultad en la búsqueda de empleo durante la pandemia y varía según género, siendo más alta para mujeres (22,7%) que para los hombres (8,3%) para los primeros tres trimestres de 2021. En julio-septiembre bajó a 13,6%, aunque se mantiene por encima del promedio 2019 (10,8%).

⁴ 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 RD, 2020). Este aporte al PIB supera el promedio de ALC, de alrededor de 5,4% (BID, 2019).

⁵ El sector construcción aporta el 7,1% del empleo nacional. [OIT, 2021](#).

⁶ [Evaluación de Necesidades de Recuperación por los Impactos de la COVID-19](#) (CRNA, 2021).

⁷ [Banco Central República Dominicana \(2021\)](#).

⁸ [Observatorio Laboral COVID-19 BID](#) (2021). Datos para RD.

⁹ [Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo, 2020](#).

el crecimiento real registrado en el primer semestre 2021 con relación al mismo período de 2020¹⁰.

- 1.3 **Infraestructura vial y esquemas de mantenimiento.** Basado en el [Reporte Global de Competitividad \(2020\)](#) la infraestructura carretera del país alcanza la puntuación de 3,6 sobre 7, mostrando 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. Según datos del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC, 2019), la red consta de 19.730 km, de los que 5.514 km son carreteras, 8.697 km son caminos vecinales y 5.519 km son caminos temporales y trochas. Alrededor de 7.766 km (39,3% del total) se encuentran pavimentados y 11.964 km (60,7% del total) sin pavimentar. Geográficamente, la región Sur-Central es la que concentra la mayor longitud de carreteras por superficie (km/km²) con el 23,8% del total nacional, mientras las regiones Suroeste y Este (¶1.7) agrupan el 10,4% y 15,3%, respectivamente¹¹. Los caminos vecinales, proporcionan acceso a las zonas de producción agrícola con baja densidad poblacional y han visto reducido su volumen vehicular (20 veh/día – 300 veh/día). De éstos, sólo el 22% se encuentra en buen estado, 44% regular y 34% en estado malo o pésimo, lo que: incrementa tiempos de viaje, costos operacionales de transporte y aumenta las interrupciones de la circulación por fuertes lluvias.
- 1.4 En términos de mantenimiento de la infraestructura vial, el MOPC desde hace más de 10 años implementa Contratos Viales Basados en Resultados y Desempeño (CVBRD)¹² que están diseñados para aumentar la eficiencia y eficacia de la gestión y el mantenimiento de activos viales ([EEO#2](#)). En la actualidad, se desarrolla el programa comunitario “[Peón Caminero](#)”, que durante 2021 intervino cerca de 500 km y generó 493 empleos a nivel local. Aunque estos tipos de contratos presentan resultados positivos, los recursos destinados al mantenimiento vial (aprox. 0,08% PIB anual entre 2016 - 2018) son limitados¹³ y se priorizan sin las herramientas tecnológicas que permitan una planificación y gestión de los activos que optimicen las intervenciones de acuerdo con las necesidades más costo-efectivas.
- 1.5 **Institucionalidad del sector y brechas de digitalización.** El MOPC es la institución responsable de planificar, construir y mantener la infraestructura vial del país. Aunque tiene amplia experiencia en la construcción y mantenimiento de infraestructura de transporte a nivel nacional, regional y local, presenta debilidades en términos de digitalización que se reflejan en la falta de integración de los procesos de gestión de proyectos en las direcciones técnicas y en la ausencia de un sistema de planificación alineado con las necesidades de inversión y mantenimiento. Según el informe [DIA 2020 “De estructuras a servicios–El](#)

¹⁰ [Panorama Macroeconómico 2021-2025](#).

¹¹ [Boletín de Competitividad Sectorial 2021](#).

¹² Contratos en donde se paga por condiciones de servicio. Se pactan a precios globales fijos por llevar el camino a un nivel de servicio determinado y mantenerlo bajo estos mismos estándares durante un período de tiempo (18-36 meses). Los criterios de desempeño para el pago por lo general están asociados a medidas de disponibilidad y comodidad para el usuario, durabilidad de la vía y desempeño de la gestión.

¹³ Se estima que se requiere una inversión anual en mantenimiento cercana al 0,17% del PIB para reducir la brecha identificada ([BID, Plan Nacional de Infraestructura, 2020](#)).

[camino a una mejor infraestructura en ALC](#)” existen ganancias de eficiencia¹⁴ en la provisión de infraestructura a través de la transformación digital.

- 1.6 **Brechas en stock y calidad de los servicios de infraestructura.** Según el [Plan Nacional de Infraestructura](#), RD presenta una brecha de acceso básico de infraestructura del orden de los US\$1.486.000.000 (corto plazo) y US\$9.926.000.000 (largo plazo), comparado con los países de ingresos medio y alto de ALC, países asiáticos y la OCDE. De este total, utilizando el indicador de kilómetros de vías pavimentadas por km² de superficie, el sector vial¹⁵ es el más representativo con un 41,6% (US\$618.000.000 a corto plazo) y 62,8% (US\$6.231.000.000 a largo plazo). En cuanto a la brecha de calidad de la infraestructura vial en el largo plazo, cuyo indicador son los kilómetros de vías pavimentadas por cada 100 habitantes, esta se cuantifica en US\$1.967.000.000. En adición, en materia de seguridad vial, la siniestralidad¹⁶, supone una brecha económica de más 2,2% del PIB.
- 1.7 **Conectividad y desarrollo regional.** En RD, el fortalecimiento de su infraestructura de transporte es una oportunidad para mejorar la conectividad regional, la cual tiene un impacto relevante en su competitividad¹⁷. Según el Plan Nacional de Logística de Cargas (PNLOG) 2020-2032 ([EEO#9](#)) entre las regiones del país de mayor potencial económico se destacan: (i) Cibao Norte y región Nordeste, que concentran el 30% de producción agropecuaria; (ii) el Suroeste, relevante por su desarrollo agropecuario (8% del nacional) y su clúster de servicios logísticos (24% de la actividad económica provincial); y (iii) la región Este, que concentra una importante producción agropecuaria, principalmente de azúcar (45% del volumen nacional), y los conglomerados logísticos y turísticos desarrollados entorno a zonas marítimas. Estas provincias están tejidas por carreteras y caminos vecinales que se conectan con vías secundarias y corredores troncales que permiten el acceso a mercados locales y conectan los principales nodos de comercio exterior, por ejemplo, puertos y aeropuertos del Sistema Nacional Logístico (SNL).

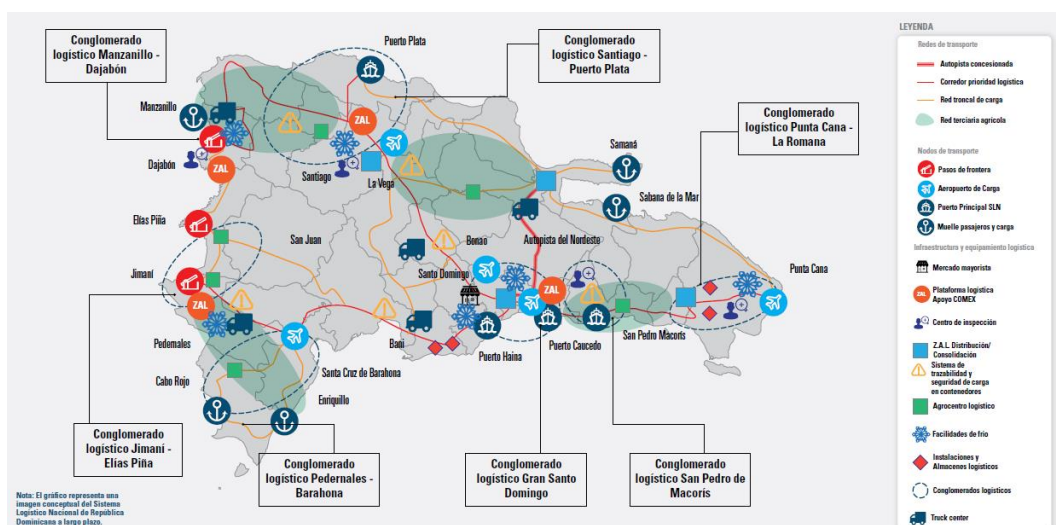
¹⁴ Estudios del [McKinsey Global Institute](#) muestran que la digitalización de la construcción puede incrementar la productividad en 15% y reducir los costos en hasta 6%. En mantenimiento vial, la automatización de la detección y análisis de fallas puede reducir los costos en hasta 25%, una parte en materia de supervisión y otra en términos de detección temprana y mantenimiento preventivo de pavimentos ([McKinsey, 2017](#)).

¹⁵ Ponderando valores a partir de los costos unitarios promedio de referencia del MOPC (2019) para la pavimentación de vías.

¹⁶ Segundo país de Las Américas con la tasa más alta de mortalidad con 3.200 fatalidades y más de 100.000 lesionados ([OPSEVI, 2019](#)).

¹⁷ [Estrategia Nacional de Competitividad](#).

Figura 1: SNL



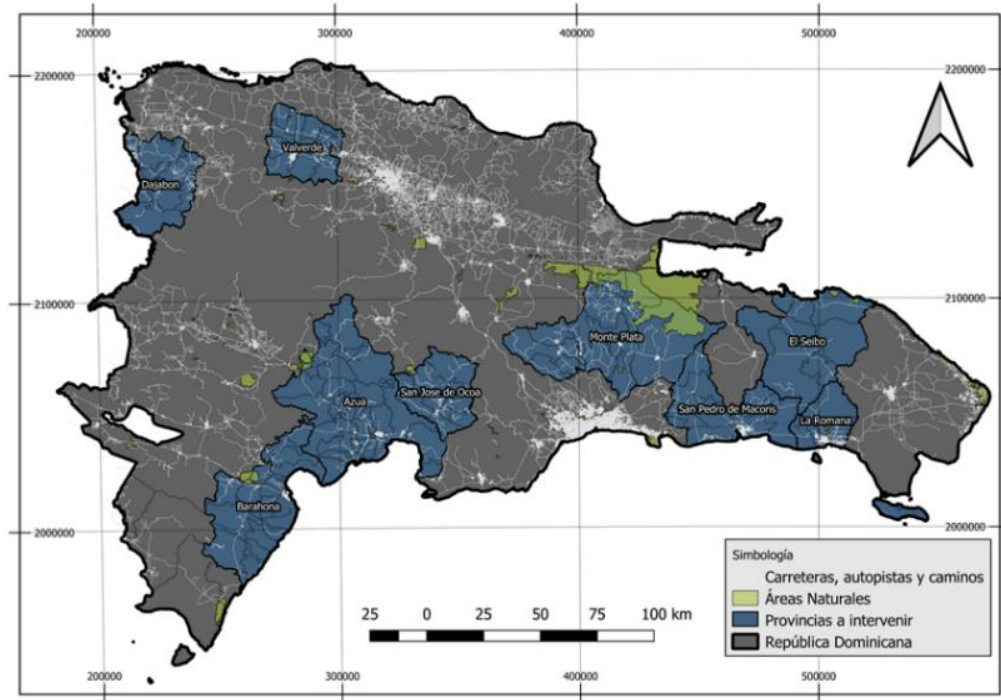
Fuente: Plan Nacional de Logística 2020-2032.

- 1.8 **Potencial productivo y situación de pobreza en las provincias estratégicas.** Según el [Censo Nacional Agropecuario \(ONE, 2015\)](#), entre las provincias del país con alto potencial de desarrollo productivo destacan: (i) Monte Plata que cultiva materia prima para alimentos y tiene importante producción de rumiantes (41,5% de total), aves de corral y porcinos; (ii) Azua que concentra el clúster de producción de banano, además de tener exportación de tomates y mangos a Estados Unidos y Europa; (iii) Barahona, destacada por su producción de café y plátano; (iv) La Romana y San Pedro de Macorís son las provincias con la mayor producción de caña de azúcar (uno de los principales productos de exportación a nivel nacional); (v) San José de Ocoa por la explotación pesquera; (vi) Valverde como la mayor productora de cereales; y (vii) El Seibo por su producción cacao y leche. En contraste, estos territorios destacan por sus altos índices de pobreza y desigualdad social. Por ejemplo, la región Este¹⁸ que tiene la mayor tasa de pobreza extrema (4,9%) del país y la segunda con mayor pobreza general (26,3%). Por su parte, la región Sur¹⁹ aunque redujo sus tasas durante 2020, sigue siendo la de mayor Pobreza General (PG, 30,2%) y la segunda con mayor Pobreza Extrema (PE, 3,8%).

¹⁸ Monte Plata y San Pedro de Macorís (PG<25% y PE<3,4%); El Seibo y La Romana (PG<15,4% y PE<2,2%).

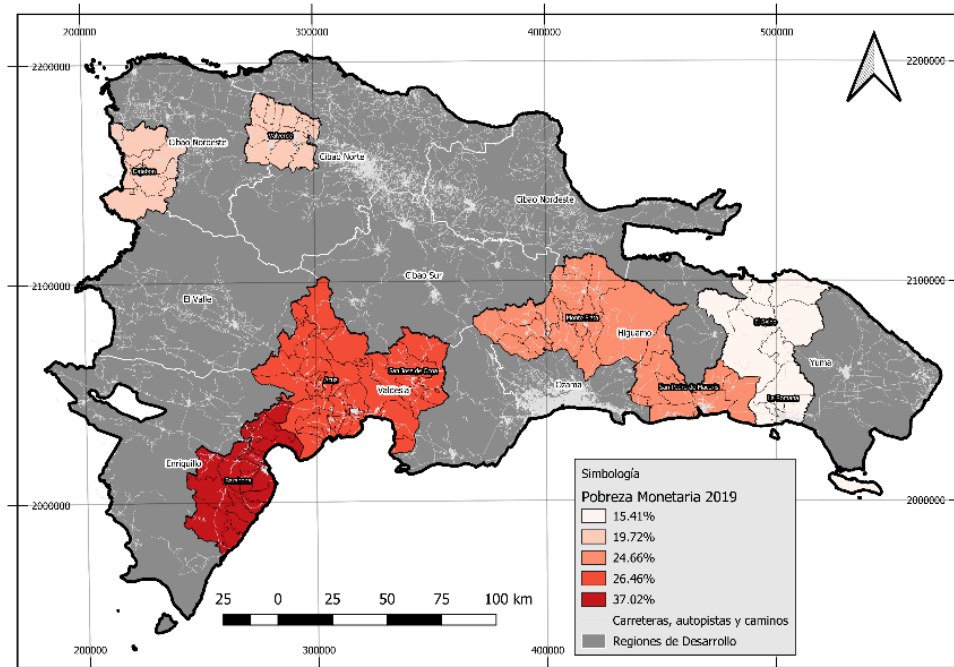
¹⁹ Barahona (PG<37% y PE<5,4%); Azua y San José de Ocoa (PG<26,4% y PE<4,3%).

Figura 2: Provincias con Potencial Productivo



Fuente: Elaboración propia con base en Censo Nacional Agropecuario 2015, Ministerio de Economía Planificación y Desarrollo e información extraída de los Planes para el Desarrollo Económico Local de las provincias.

Figura 3: Indicador de Pobreza General (Monetaria) en provincias a intervenir



Fuente: Elaboración propia con base en Censo Nacional Agropecuario 2015, Ministerio de Economía Planificación y Desarrollo e información extraída de los Planes para el Desarrollo Económico Local de las provincias.

- 1.9 **La deficiente conectividad redundante en mayores costos de transporte para la producción agropecuaria de las provincias priorizadas.** El mal estado de las carreteras ([EEO#1](#)) afecta los costos operacionales²⁰, tiempos de transporte y costos logísticos²¹, limita la productividad agropecuaria y el acceso a servicios básicos, especialmente a los vulnerables. La evaluación económica indica que el costo de operación de un camión de dos ejes que circula en carretera podría reducirse en un 30,50% al completarse el programa. A su vez el costo de operación vehicular del mismo camión que circula en un camino vecinal podría reducirse en un 25,35% mejorando los índices de competitividad rural.
- 1.10 **Impacto del Cambio Climático (CC) y riesgo de desastres en la sostenibilidad de la infraestructura.** El [DIA 2020](#) muestra evidencias del impacto que los desastres naturales y el CC pueden tener en las infraestructuras de transporte. Diversos análisis²² evidencian una reducción de la vida útil de los pavimentos y aumento del costo del ciclo de vida de una carretera²³. La RD se encuentra en el “Corredor de los Huracanes” y fue impactada entre 1871 y 2018 por más de 100 ciclones. El país ocupa²⁴ el puesto 50, considerando el período 2000-2019, entre los países con mayor vulnerabilidad a los impactos del CC. Sólo entre 2016 y 2017, 15 provincias y 644 obras de infraestructura vial²⁵ y puentes tuvieron que ser reconstruidas con daños reportados por US\$394.000.000 (MOPC, 2018), generando impactos en la disponibilidad, transitabilidad y desempeño del sistema logístico a nivel territorial. Adicionalmente, dichos eventos generan desconexión en el tejido social afectando el acceso a oportunidades económicas, educación y salud ([EEO#5](#)). Se estima que invertir en resiliencia y la prevención del riesgo de desastres en infraestructura es rentable, generando beneficios de entre cuatro y siete veces los costos, en términos de pérdidas evitadas²⁶.
- 1.11 **Brechas de género.** Según datos de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), las mujeres representan el 7,1% (24.082 empleos) de los empleados en el sector transporte y comunicaciones, y 1,4% (4.709 empleos) del sector construcción²⁷. Entre personas de 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%). Datos del MOPC²⁸ muestran que las mujeres representan solo el 6,6% de las personas contratadas. Las mujeres laborando como ingenieras o supervisoras representan menos del 15%, en su mayoría, realizan trabajos de señalización de desvíos de tráfico en obras, control del COVID-19, encargadas de almacén, chequeadoras, secretarias y conserjes, las cuales tienen la remuneración más baja en el sector. Según información del BID, las principales barreras para la inclusión laboral femenina están vinculadas con condiciones del

²⁰ RD ocupó el décimo lugar entre los países con mayor costo de transporte de carga, con una tarifa media de carga por carretera de US\$0,14 por cada kilómetro de tonelada transportada (BID, 2015).

²¹ RD es el cuarto país de la región con el precio tonelada-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.

²² [Ponderando \(Quiao et al. 2015\)](#), *Evaluating the effects of climate change on road maintenance intervention strategies and Life-Cycle Costs*.

²³ Incrementos de temperaturas (superiores a 45°C) que: (i) aumentan el riesgo de formación de surcos en el asfalto, lavado y agrietamiento de superficies bituminosas; y (ii) aumento en la frecuencia de precipitaciones intensas, que incrementen las inundaciones, erosión del suelo y saturación en las obras de drenaje.

²⁴ Índice de Riesgo Climático Global, Germanwatch ([Global Climate Risk Index](#), 2021).

²⁵ Amnistía Internacional. [Informe 2017/2018](#).

²⁶ [United Nations Office of Disaster Risk Reduction, 2011 \(Kull, et al., 2013\)](#).

²⁷ [OIT, 2021](#).

²⁸ Muestra de 14 caminos vecinales intervenidos.

entorno, oportunidades de capacitación y riesgo relacionado con acoso y violencia ([EEO#3](#)).

- 1.12 **Inclusión de Personas con Discapacidad (PcD).** En RD hay 140.908 PcD lo que equivale al 2,3% de la población. Según el tercer [estudio socioeconómico de Hogares SIUBEN](#), el 27,9% reporta dificultades de accesibilidad al transporte²⁹ y dedican hasta un 40% de su sueldo a la movilidad. Con respecto a la inclusión laboral, 8 de cada 10 PcD de más de 18 años están fuera del mercado de trabajo, con una marcada inactividad en mujeres (31%)³⁰. Estas barreras de acceso son físicas, financieras, de salud y de competencias laborales. Según un estudio del Consejo Nacional de Discapacidad ([CONADIS, 2020](#)), las PcD en el mercado se desempeñan, como trabajadores de servicios, vendedores de comercios, limpiadores, asistentes, peones agropecuarios, recolectores de desechos o vendedores ambulantes; datos que evidencian una marcada exclusión laboral de las PcD en los sectores productivos, incluyendo el transporte y logística ([EEO#4](#)).
- 1.13 **Mejores servicios de infraestructura como estrategia para la reactivación económica y generación de empleo³¹ inclusivo.** Se espera que la economía crezca un 4,8% en 2022, por encima de la proyección para ALC (5,2 % en 2021 y 2,9 % en 2022)³². En un escenario de postpandemia, con cerca de 410.000 casos reportados, un 54% de la población completamente vacunada (diciembre 2021), el Gobierno de República Dominicana (GdRD) prioriza en los objetivos de su [Estrategia de Desarrollo, Política Económica y Sostenibilidad Fiscal](#) (§1.19) la inversión en infraestructura de transporte como pilar³³ para el crecimiento económico, consciente de que influye en la productividad de la industria, el comercio y en sectores como el turismo y el agrícola³⁴, dado que: (i) potencia la productividad y crecimiento en su área de influencia; (ii) reduce costos y tiempos de transporte³⁵, disminuye costos logísticos e incrementa el comercio facilitando el acceso a mercados ([EEO#1](#)), servicios básicos³⁶, educación y salud; (iii) genera empleo³⁷ y mejora la distribución del ingreso³⁸ en las regiones rurales; y (iv) fomenta la inclusión de los grupos vulnerables al abrir oportunidades para romper con ciclos de pobreza³⁹. En este contexto, el mantenimiento sostenido⁴⁰ de la infraestructura tiene un potencial aún mayor, ya que genera empleo, en gran

²⁹ [De la Rosa citando ASODIFIMO](#), 02 de mayo 2018. "Por falta de acceso, discapacitados gastan 40% de sueldo solo en transporte".

³⁰ Naciones Unidas, 2021. [Estudio sobre la situación de las personas con discapacidad \(SIUBEN, 2018\)](#).

³¹ [DIA 2020](#) calcula que en ALC se generan aproximadamente 35.000 empleos directos por cada US\$1.000 millones invertidos en construcción de infraestructura.

³² [Proyecciones Regionales \(Banco Mundial, 2021\)](#).

³³ [Informe macroeconómico de América Latina y el Caribe \(BID, 2019\)](#).

³⁴ Un aumento del 1% en la productividad del transporte aumentaría la productividad agrícola en un 1,2%. ([BID, 2019](#)).

³⁵ El Programa Multifase de Rehabilitación y Mantenimiento de Infraestructura Vial, contribuyó a mantener 294 km de la red troncal y 912 km de caminos vecinales, reduciendo costos de operación vehicular en los tramos intervenidos en 16,6% y tiempos promedio de viaje en 11,5%.

³⁶ [General Study of the Impact of Rural Roads in Nicaragua \(OECD, COWI Consulting, June 2008\)](#).

³⁷ En RD, durante 2018 se intervinieron 5.000 km de las vialidades, generando 10.500 empleos directos y 5.200 indirectos, con impacto en 7.700.000 de personas (MOPC, 2020).

³⁸ [DIA 2020](#). 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 10 años.

³⁹ [S. Park, et al. \(2019\)](#).

⁴⁰ La inversión sostenida en mantenimiento preventivo durante el ciclo de vida de las carreteras 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](#)).

medida de largo plazo⁴¹, lo que ofrece mejores condiciones de vinculación⁴² y de mayor impacto, especialmente para las mujeres (¶1.17).

- 1.14 **Justificación.** Con el propósito de disminuir las brechas (¶1.5, ¶1.6, ¶1.11 y ¶1.12) en el marco de la estrategia del GdRD (¶1.19) orientada a la reactivación económica y generación de empleo (¶1.13), es necesario invertir y planificar mejor, priorizando y gestionando los activos de infraestructura de manera eficiente, con tecnología y sistemas de planificación adecuados (¶1.17). La mejora y mantenimiento de la conectividad vial a nivel regional con parámetros de resiliencia (¶1.10), seguridad vial y accesibilidad universal en áreas urbanas (¶1.26), traerá resultados socioeconómicos positivos, facilitando la accesibilidad de productores a nuevos mercados, centros de producción y consumo, así como de la población beneficiaria a oportunidades laborales y servicios básicos.
- 1.15 **Intervención propuesta y adicionalidad no financiera.** El programa intervendrá carreteras y caminos vecinales en 12 de las 31 provincias del país (¶1.29), facilitando la movilidad de personas y carga, en zonas de potencial productivo (¶1.8) y con alta desigualdad social, aplicando principios de sostenibilidad ambiental⁴³, social, financiera e institucional. Para el caso de las carreteras, se contempla la rehabilitación de la superficie asfaltada, la reparación y/o reconstrucción del drenaje longitudinal y transversal existente; adecuación de mejores estándares de seguridad vial a través de señalización; mejora de accesos urbanos en cruces con poblaciones locales; entre otras. En caminos vecinales, la intervención contemplará una capa de base granular cubierta con un tratamiento asfáltico superficial doble en función del tráfico liviano o pesado, y de obras de drenaje longitudinal y transversal menores ajustadas a las condiciones hidrológicas (¶1.27). El mantenimiento de estas intervenciones y de otros tramos viales se realizará a lo largo de 22 provincias del país, a través de CVBRD con alcance de tipo periódico⁴⁴ y rutinario⁴⁵ (¶1.4). Las intervenciones, cuyos estudios de preinversión son apoyados con recursos de cooperación técnica regional ([ATN/OC-18043-RG](#)⁴⁶) y mediante el Componente 3 del programa, buscan reducir los costos de transporte y tiempos de viaje para las regiones priorizadas (¶1.7); incrementar la resiliencia de la infraestructura a los efectos del CC; y generar un modelo de empleabilidad inclusivo, impactando en los niveles de desarrollo productivo y social de las regiones priorizadas.
- 1.16 **Evidencia empírica.** Un análisis realizado para Chile, Perú, Colombia y México mostró que una reducción del 1% de los costos de transporte domésticos incrementa las exportaciones entre 1,3% y 4,5%, y el número de productos

⁴¹ En Estados Unidos, el 15% de los empleos de infraestructura están involucrados en la construcción, el resto (14.500.000 de trabajadores) mantienen los sistemas de infraestructura existentes.

⁴² Los efectos de que los trabajos de infraestructura desaparezcan al final de su construcción pueden ser mitigados a través de la inversión en un sistema que fortalezca la empleabilidad de las personas. Anthony P. Carnevale and Nicole Smith, 2021.

⁴³ La resiliencia puede hasta sextuplicar los beneficios socioeconómicos de las inversiones en infraestructura. [Visión 2025 \(BID, 2021\)](#).

⁴⁴ Medidas previsibles que se requieren con una menor frecuencia y están diseñadas para impedir el deterioro de la vía (como nivelación, obras de desagüe, repavimentación, revestimiento con hormigón asfáltico, etc.).

⁴⁵ Tareas necesarias para preservar el funcionamiento de la vía (como reparación de baches, limpieza de desagües, sellado de grietas, poda y desmalezamiento, etc.).

⁴⁶ Apoyo a la Preparación de Proyectos de Transporte para el Empleo y la Recuperación Económica en ALC, complementados con recursos de CT en preparación (DR-T1235).

exportados entre 0,5% y 3,1% ([BID, 2016](#)). La evaluación de impacto del Programa de Infraestructura Vial para la Competitividad Regional -Proregión- en Perú ([5247/OC-PE](#), 2021) estimó los efectos causales de la intervención con indicadores de transporte e impacto en la productividad a través de: (i) reducción de costos promedio de viaje del 28%; (ii) reducción de costos de operación vehicular del promedio de la flota del 26%; y (iii) reducción del costo logístico total a nivel de ventas de empresas del 15%. A su vez, el Programa de Mejoramiento de Caminos Vecinales II ([3600/OC-PR](#), 2015) en Paraguay reportó mejoras en los costos promedio de operación por vehículo-kilómetro del 30%, reducción del tiempo promedio de recorrido del 32% e incremento del 20% de los empleos para mujeres en las obras financiadas por el programa.

- 1.17 **Experiencia del Banco en el sector y lecciones aprendidas.** El Banco cuenta con experiencia en la ejecución de programas de inversión de infraestructura vial enfocados en la mejora de la conectividad rural, tanto [a nivel regional](#) como en RD. Se destacan: (i) el Programa Multifase de Rehabilitación y Mantenimiento de Infraestructura Vial ([1939/OC-DR](#), 2007); (ii) el Programa de Desarrollo Productivo y Competitividad de la Provincia de San Juan de la Maguana ([3107/OC-DR](#), 2015); (iii) el Programa de Desarrollo Agroforestal Sostenible ([4553/OC-DR](#), 2019)⁴⁷; y (iv) el Programa de Rehabilitación y Ampliación del Puerto de Manzanillo ([5282/OC-DR](#), 2021), éstos dos últimos en ejecución. Entre las principales lecciones aprendidas de la ejecución de estos proyectos por parte del MOPC y que son incorporadas en el marco de la operación, se destacan: (i) contar oportunamente con estudios de ingeniería técnicos y socioambientales con un adecuado nivel de análisis, previo a iniciar los procesos de licitación, a fin de reducir la incertidumbre de alcance y costos; (ii) fortalecer los procesos de gestión contractual, gobernanza y controles internos en todo el ciclo del proyecto, a ser incluidos en el Reglamento Operativo del programa; (iii) contar con herramientas tecnológicas que faciliten la gestión de los activos de infraestructura (camino y puentes), el seguimiento de la ejecución de obras y priorización de las inversiones, así como la transparencia en los procesos de validación técnica y gestión financiera; y (iv) dar continuidad y fortalecer las modalidades de financiamiento del mantenimiento bajo niveles de servicio con un enfoque inclusivo ([EEO#6](#)).
- 1.18 **Coordinación con otros proyectos del Banco.** El programa complementará las intervenciones, actualmente en ejecución, financiadas por: el Programa de Desarrollo Agroforestal Sostenible ([4553/OC-DR](#), 2019), en la mejora de caminos vecinales en provincias productivas; el Programa de Rehabilitación y Ampliación del Puerto de Manzanillo ([5282/OC-DR](#), 2021) en su componente de rehabilitación y mejoramiento de corredores viales troncales y rurales de conectividad de regiones productivas al puerto; el Programa de Apoyo a la Política de Movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de la República Dominicana II ([DR-L1140](#), en preparación) en lo relativo a los aspectos de seguridad vial; y el Programa de Apoyo a la Agenda de Transparencia e Integridad en República Dominicana ([DR-L1150](#), en preparación), impulsando la digitalización.

⁴⁷ En el marco de su mandato preventivo la Oficina de Integridad Institucional (OII) del Banco realizó en 2021 una Revisión de Riesgos de Integridad (RRI) relacionados con el Componente 2 de este programa, a cargo del MOPC. La RRI tuvo como propósito identificar, analizar y evaluar el riesgo de integridad y su impacto en la reputación del programa con el fin de recomendar acciones que fortalecieran la gestión de riesgo y de esta manera, agregarán valor a su ejecución. Las conclusiones de este ejercicio se detallan en ([EEO#6](#)).

- 1.19 **Estrategia del GdRD.** Entre los objetivos 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 su [Plan Nacional Plurianual del Sector Público](#) incluye la mejora y mantenimiento de la infraestructura vial como un eje clave para incrementar el acceso a centros productivos. La estrategia de conectividad territorial y logístico definida en el [PNLOG \(EEO#9\)](#) prioriza como parte de la consolidación del SLN, la accesibilidad a centros de producción, por medio de la mejora de la red vial secundaria y terciaria (caminos vecinales). A su vez, la [Estrategia Nacional de Competitividad \(EEO#10\)](#) concuerda con estos lineamientos y establece un pilar que propone inversiones sostenidas y planificadas en infraestructura para el mejoramiento de la logística y la conectividad territorial. Finalmente, la [Evaluación de Necesidades de Recuperación por los Impactos de la COVID-19](#) del Banco, en su eje 6.3 de necesidades para el sector infraestructura, destaca la construcción y reconstrucción de caminos vecinales en las zonas geográficas, relacionando sus impactos en la productividad de las regiones y de conectividad de las poblaciones aledañas, con resultados favorables a nivel económico y social.
- 1.20 **Estrategia del Grupo BID con el país (GN-3084).** El programa se alinea con el 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. La operación está incluida en el Programa de Operaciones 2022.
- 1.21 **Alineación estratégica.** El programa se alinea con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) (AB-3190-2), en particular con el desafío de desarrollo de productividad e innovación por proveer infraestructura y servicios viales adecuados, confiables y seguros que contribuyen disminuir los costos de transporte. Asimismo, se alinea con áreas transversales de: (i) CC y Sostenibilidad Ambiental, al incorporar conceptos de adaptación en las etapas de planificación y priorización, y de diseño y construcción, para reducir los 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, entre otros; y (iii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, al promover mejoras en la administración vial (sistemas de gestión y de planificación) (§1.31), con impacto en temas de transparencia y rendición de cuentas para apoyar acciones modernización institucional mediante la incorporación de enfoque de género (§1.25) y un sistema de planificación de infraestructura resiliente para el CC (§1.24). Adicionalmente, el programa contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2020-2023 ([GN-2727-12](#)), mediante los indicadores de “vías construidas o mejoradas” y “beneficiarios de una mayor resiliencia a desastres y efectos del CC”. El 38,6% de los recursos de la operación se invierten en actividades de adaptación al cambio climático, según la [metodología conjunta de los Bancos Multilaterales de Desarrollo](#). Estos

recursos contribuyen a la meta del BID de aumentar el financiamiento de proyectos relacionados con CC a un 30% de las aprobaciones en el año 2022.

- 1.22 El programa se alinea con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), al apoyar: (i) 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; y (ii) la planificación, construcción y mantenimiento de la infraestructura para proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo del país. Asimismo, se alinea con la [Visión 2025 Reinvertir en las Américas: Una Década de Oportunidades](#) específicamente con la meta estratégica de Reactivación del Sector Productivo porque impulsará: (i) un mayor volumen de inversiones eficientes aplicando principios de sostenibilidad ambiental (§1.24), social, financiera e institucional; (ii) el cierre de brechas de acceso a servicios en poblaciones alejadas, impactando en el desarrollo productivo (§1.9) y social de las regiones; y (iii) con la economía digital (§1.31). Finalmente, es consistente con: (i) el [Marco de Acción de Empleo con Perspectiva de Género 2021 \(MAEG 2021\)](#) (§1.25), toda vez que contribuye a elevar los niveles de inclusión en los empleos apoyados y/o nuevos generados, mediante capacitaciones a mujeres en ocupaciones de rehabilitación y mantenimiento vial; la digitalización de infraestructura y la inclusión de resiliencia al CC en la planificación de la infraestructura; (ii) los Marcos Sectoriales de: (a) Transporte (GN-2740-12), al mejorar la conectividad y promover sistemas de transporte accesibles, eficientes y seguros; y (b) CC (GN-2835-8) al incorporar la acción climática en las inversiones mediante la evaluación preliminar y caracterización de niveles de riesgo; y (iii) Planes de Acción: (a) de Género para Operaciones 2020-2021 (GN-2531-19); y (b) de Diversidad para Operaciones 2019-2021 (GN-3001) al contemplar acciones que promueven la incorporación de la mujer y de PcD en empleos no tradicionales del sector.
- 1.23 **Acciones para la modernización tecnológica del sector vial.** El GdRD a través del MOPC, en línea con la [Estrategia Nacional de Transformación Digital](#), identifica que el cierre de las brechas (§1.5) requiere acciones de política pública para la definición de mecanismos de priorización, gestión de proyectos de inversión pública destinados a infraestructura de transporte, adecuada gestión de sus activos viales y eficiente gestión de riesgos, en particular de desastres naturales tomando en cuenta los efectos del CC (§1.10). El programa apoyará la adquisición, capacitación e implementación de herramientas digitales, destacando: un sistema de gestión de activos viales que permita mejorar la planificación plurianual de las inversiones y los planes de mantenimiento; *softwares* de gestión de proyectos; y herramientas de supervisión remota de obras y gestión contractual, que faciliten el procesamiento de los datos generados y optimicen los procesos de transparencia durante el ciclo del proyecto de los contratos de obra.
- 1.24 **Acciones para una infraestructura sostenible y resiliente al CC.** Desde 2019 el MOPC avanza en reforzar su sistema de planificación en infraestructura, mediante una metodología de [gestión del riesgo bajo un marco de toma de decisiones bajo incertidumbre](#), [Blue Spot Analysis \(BSA\)](#), que en la actualidad se

encuentra operativa y funcional⁴⁸. La aplicación de esta herramienta durante la ejecución del programa permite⁴⁹: (i) modelar la vulnerabilidad y criticidad para escenarios climáticos de los tramos viales a nivel de provincia; (ii) estimar daños y pérdidas anuales esperados, identificando áreas de intervención prioritarias; y (iii) proponer y priorizar medidas de mitigación en los diseños de obras viales, especialmente en las estructuras hidráulicas y de drenaje, protección contra la erosión en estribos y taludes, entre otras. Estos resultados se integran en una matriz multicriterio de priorización, de caminos con vulnerabilidad alta o media, para los proyectos de la muestra. El programa prevé su optimización con datos de tipo climático y el estado del tráfico de la red vial a nivel regional con el fin de mejorar su rendimiento a nivel local ([EEO#5](#)).

- 1.25 **Acciones de género.** El programa contribuirá a cerrar las brechas de participación laboral de las mujeres a través de un: plan de acción de género del Viceministerio de Planificación del MOPC; la actualización del Manual del Microempresario⁵⁰ para el mantenimiento de caminos vecinales con enfoque de inclusión laboral de mujeres; y diseño e implementación de un programa de capacitaciones y talleres formación para mujeres en sectores de la ingeniería vial vinculados al gerenciamiento, tareas técnicas de diseño o tareas de construcción y mantenimiento de caminos.
- 1.26 **Acciones de inclusión para PcD.** En el marco de ejecución del programa se plantea la inclusión de estándares de accesibilidad universal en el diseño y construcción de infraestructura vial y realizar capacitaciones a funcionarios públicos y privados sobre inclusión laboral de PcD. También se propone la implementación de actividades del Plan de Acción de Inclusión de PcD en la construcción, orientado a la generación de capacidades e incentivos para aumentar la fuerza laboral en el sector, según establece la legislación aplicable ([EEO#4](#)).

B. Objetivos, componentes y costo

- 1.27 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 inclusiva asociado a las obras. Los objetivos específicos son: (i) reducción de los costos de operación vehicular en las vías intervenidas; (ii) reducción del tiempo de viaje de los usuarios en las vías intervenidas; y (iii) incrementar la resiliencia de la infraestructura intervenida a los efectos del CC.
- 1.28 **Componente 1. Rehabilitación y mejoramiento de la red vial (US\$116.584.000).** Financiará: (i) el mejoramiento y/o rehabilitación de 407 km de la red vial de carreteras y caminos vecinales de las provincias de Azua (31,2 km), San José de Ocoa (23,3 km), Barahona (51,5 km), Monte Plata (100,8 km),

⁴⁸ El desarrollo e implementación del BSA incluyó capacitación al equipo técnico y de planificación del MOPC.

⁴⁹ Los resultados detallados están en el Anexo de Cambio Climático y Riesgo de Desastres de la operación ([EEO#5](#)).

⁵⁰ El manual describe tareas de mantenimiento y conservación: desbroce, albañilería, reparaciones menores, etc.

Montecristi (28,7 km) y otras provincias⁵¹ (172,0 km); y (ii) las actividades de supervisión de las obras a ejecutar. Las intervenciones propuestas, acotadas siempre al derecho de vía y trazado existente contemplan: (i) en el caso de carreteras, la adecuación o restauración del pavimento existente; la reparación y complementación del drenaje longitudinal y transversal; señalización horizontal y vertical y parámetros de tráfico calmado⁵² y accesibilidad universal en áreas urbanas; y (ii) en el caso de caminos vecinales⁵³, la disposición de una capa de base granular que será cubierta con un tratamiento asfáltico superficial doble, función de la composición del tráfico liviano y pesado; e intervenciones de bajo costo para carreteras de bajo tráfico, y obras de drenaje longitudinal y transversal menores ajustadas a las condiciones hidrológicas críticas. En el caso de las estructuras hidráulicas y puentes existentes dentro de los tramos viales, la intervención se limita a actividades de reparación menor, sellado de fisuras y actividades de conservación.

- 1.29 La priorización de los tramos viales se realizó atendiendo a su conectividad con la red de desarrollo productivo, turístico y áreas de mayor pobreza de las provincias priorizadas, facilitando la vinculación de productores con centros de consumo, comercialización y producción y reducción de sus costos logísticos; asimismo, atendiendo a su vulnerabilidad media/alta a los riesgos de desastres naturales y variables de resiliencia al CC⁵⁴ (§1.17). La intervención permitirá asegurar los niveles de servicio y funcionalidad de cada vía, una continua transitabilidad y la reducción de los costos operacionales y tiempos de viaje.
- 1.30 **Componente 2. Mantenimiento vial (US\$14.716.000).** Financiará la implementación de un programa de mantenimiento mediante CVBRD por períodos de 18 a 24 meses, a más de 900 km de la red vial en 22 provincias del país; incluyendo el mantenimiento de los tramos viales intervenidos con el Componente 1 (§1.27). Para el desarrollo de estas actividades se impulsará la contratación de pequeñas y medianas empresas a nivel regional que promuevan la participación de mujeres y de PcD en los trabajos de mantenimiento.
- 1.31 **Componente 3. Fortalecimiento de la gestión vial (US\$3.880.000).** Financiará: (i) diseños de ingeniería y estudios de factibilidad técnica, económica y socioambiental, incluyendo evaluación de riesgo de desastres; (ii) adquisición de equipos y desarrollo herramientas tecnológicas, orientadas a: (a) la gestión de los activos viales para la construcción y mantenimiento de infraestructura, reforzando la seguridad vial y la resiliencia de la red; (b) la gestión de proyectos y de priorización de inversiones; y (c) la digitalización de los procesos de supervisión y gestión contractual de las obras; (iii) la actualización del inventario y estado de la red de carreteras, caminos y puentes; (iv) asistencia técnica y acciones de fortalecimiento institucional del MOPC orientadas a: (a) integrar los riesgos de desastres naturales y CC en la planificación y priorización de medidas de

⁵¹ Entre ellas: La Vega, La Romana, San Francisco de Macorís, Dajabón, El Seibo, San Pedro de Macorís y Valverde.

⁵² Medidas que reduzcan la velocidad vehicular y protejan la seguridad de la comunidad residente en núcleos urbanos, principalmente de usuarios no motorizados: peatones y ciclistas.

⁵³ Sección transversal de seis metros que se buscará homogenizar utilizando el actual derecho de vía.

⁵⁴ Realización de análisis hidrológico-hidráulicos usando curvas de intensidad-duración-frecuencia que considera niveles de precipitaciones extremos para el diseño de terraplenes, drenajes, alcantarillas y obras de arte, asegurando una mejor adaptación de la infraestructura.

resiliencia a nivel local; (b) optimizar la gestión de proyectos, a través de herramientas digitales; (c) actualización del manual del microempresario para el mantenimiento de caminos vecinales; y (v) en materia de género y diversidad: (a) fortalecimiento de la Dirección de Género del Viceministerio de Planificación del MOPC, a través de un plan de acción que contemple lineamientos de inclusión laboral femenina y de personas con discapacidad en los proyectos de construcción y mantenimiento de infraestructura vial; y (b) talleres y programas de capacitación⁵⁵ con empresas del sector de la construcción que incluyan el desarrollo de incentivos para su contratación, así como planes y medidas para prevenir el acoso y mitigar la violencia de género en las obras.

- 1.32 **Componente 4. Aspectos socioambientales y de resiliencia climática (US\$2.200.000).** Se financiarán: (i) los programas de gestión socioambiental y de resiliencia a los efectos del CC para la rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de las carreteras y caminos en las provincias a intervenir; (ii) el diseño de planes de gestión de riesgos de desastres a nivel rural; y (iii) manuales y guías de gestión social y ambiental para proyectos de vialidad rural, así como de protección de áreas protegidas de acuerdo con las políticas de salvaguardias del Banco y mejores prácticas internacionales.
- 1.33 **Apoyo a la administración del programa (US\$2.620.000).** Se financiará: (i) la coordinación de la ejecución, incluyendo los salarios de personal técnico de la unidad ejecutora dedicado al programa; (ii) los gastos operativos y administrativos; (iii) las evaluaciones intermedia y final; y (vi) la auditoría del programa.

C. Indicadores claves de resultados

- 1.34 Los resultados esperados de las acciones están indicados en la Matriz de Resultados. Los indicadores para medir el objetivo general serán: (i) en términos de conectividad regional, el Indicador de Conectividad Vial, extraído del Reporte anual del Índice de Competitividad Global del Foro Económico Mundial; y (ii) en términos de género, el incremento en la participación laboral de mujeres en proyectos ejecutados por el MOPC. Los indicadores para medir los objetivos específicos serán: (i) reducción en costos operacionales y tiempos de viaje para las carreteras y caminos intervenidos; (ii) calidad de las vías a través del índice de serviciabilidad⁵⁶; y (iii) disponibilidad de la infraestructura medido como el número de interrupciones anuales como consecuencia de eventos relacionados con CC.
- 1.35 **Evaluación económica.** Se realizó un análisis económico ex ante ([EEO#7](#)), calculando el costo beneficio y la Tasa Interna de Retorno Económico (TIRE), utilizando el *Highway Development and Management Model 4* (HDM-4) y el *Road Economic Decision*, con los que se compararon los flujos económicos identificados en la situación sin proyecto (contrafactual) y con proyecto. Los principales beneficios económicos esperados del programa son ahorros en la operación vehicular y reducción en el tiempo de viaje de los usuarios. La evaluación utilizó una tasa de descuento del 12%, precios económicos y un horizonte temporal de 20 años. Además, se incorporaron costos recurrentes y de

⁵⁵ Garantizando la participación paritaria por género en estas actividades.

⁵⁶ La serviciabilidad se define como la habilidad del pavimento de servir al tipo de tráfico (autos y camiones) que circulan en la vía. Se mide en una escala del cero a cinco, en donde cero significa una calificación para pavimento intransitable y cinco para un pavimento excelente.

mantenimiento. Los resultados confirman que el programa es económicamente viable con una TIRE de 18,9% y un Valor Actual Neto Económico (VANE) de US\$20.080.000. La solidez de estas estimaciones se demuestra a través de un análisis de sensibilidad aplicado a las principales variables que determinan los resultados. Modificando los supuestos sobre los beneficios, incrementando en un 20% los costos y reduciendo en un 20% los ahorros, el VANE del programa sigue siendo positivo. Para el resto de los proyectos del programa, se deberá seguir la misma metodología de evaluación, siendo éste un criterio requerido para su elegibilidad (¶2.3).

Tabla 1. Resumen de la evaluación económica de la muestra

Provincia	Tramo	Longitud (km)	Población Beneficiada	Escenario Base		A. Incremento de Costos de inversión en 20%		B. Disminución de Beneficios en 20%		A (+20%) + B (-20%)	
				VANE (US\$ Millones)	%TIRE	VANE (US\$ Millones)	%TIRE	VANE (US\$ Millones)	%TIRE	VANE (US\$ Millones)	%TIRE
Azua	Peralta - La Sabana San Juan 2	28,24	16.402	2,16	18,3	1,22	15,1	0,79	14,4	-0,15	11,6
	Los Cacao - Naranjal - El Llanten - Guayabal	3,00	7.064	0,24	13,5	-0,21	10,8	-0,26	10,3	-0,70	7,9
San José de Ocoa	Los Tramojos - La Mesa del Domingo	6,30	2.762	0,42	17,5	0,21	14,4	0,13	13,7	-0,08	11,0
	Rincón del Pino - Hacia Río Ocoa	5,97	8.789	0,57	19,7	0,37	16,3	0,26	15,6	0,06	12,7
	Rancho Arriba - Río Mahoma	11,03	41.212	1,32	21,5	0,96	17,9	0,69	17,2	0,32	14,1
Barahona	Enriquillo - Polo	30,90	33.676	4,28	17,1	1,97	14,0	1,11	13,4	-1,20	10,7
	Polo - Cabral	20,60	24.055	4,57	20,0	3,03	16,6	2,12	15,8	0,57	12,9
Monte Plata	C/C Juan Pablo II - Gonzalo - Los Limones	12,80	5.733	0,85	17,5	0,42	14,4	0,25	13,7	-0,17	11,0
	Hato San Pedro - Los Guineos - Rincón Claro	11,40	13.422	1,43	21,9	1,05	18,3	0,76	17,5	0,38	14,4
	San Luis - Guerra	11,40	265.928	1,59	23,0	1,21	19,2	0,90	18,4	0,52	15,2
	Monte Plata - Bayaguana	17,80	13.917	2,65	17,6	1,36	14,5	0,83	13,8	-0,47	11,1
TOTAL		159,44	432.960	20,08	18,9	11,59	15,6	7,57	14,9	-0,93	12,1

- 1.36 Beneficiarios.** Los beneficiarios directos del programa serán las poblaciones rurales aledañas a las carreteras y caminos vecinales que serán intervenidos bajos criterios de resiliencia y accesibilidad universal. La población en la zona intervenida se estima en 430.000 habitantes. Estos núcleos contarán con mejores condiciones de acceso a servicios básicos y conectividad hacia centros poblados, productivos y mercados. Se beneficiará igualmente a los productores, comercializadores, exportadores y transportistas usuarios de la infraestructura, ya que tendrán menores costos de transporte y tiempos de desplazamiento para el movimiento de productos y mercancías, así como una transitabilidad continua durante los períodos estivales. Asimismo, el programa beneficiará a la población rural que será contratada para la ejecución de las obras y posterior mantenimiento,

estimada en alrededor de 2.000⁵⁷ personas, con especial foco en la fuerza laboral femenina.

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos de financiamiento

- 2.1 **Modalidad.** El proyecto es concebido como un préstamo de inversión bajo la modalidad de Obras Múltiples que contempla el financiamiento de proyectos⁵⁸ físicamente similares, pero independientes entre sí, que deberán atender criterios de elegibilidad establecidos de manera acorde con la muestra representativa (§2.3). El plazo para la iniciación material de las obras comprendidas en el Proyecto será de hasta dos (2) años, contado a partir de la vigencia del contrato de préstamo.
- 2.2 **Costo y financiamiento.** El costo total del programa de inversión es de US\$140.000.000, los cuales serán financiados por el Banco con cargo a los recursos del Capital Ordinario (CO) (ver Tabla 3). El presupuesto detallado se encuentra disponible en el Plan de Ejecución Plurianual (PEP) y en el Plan Operativo Anual (POA) ([EER#1](#)). El período de desembolso será de cinco años. El cronograma de desembolsos se muestra en la Tabla 3.

Tabla 2. Tramos viales de la muestra

Provincia	Tramo	Tipología	Longitud (km)
Azua	Peralta - La Sabana San Juan 2	caminos vecinales	28,24
	Los Cacao - Naranjal - El Llanten - Guayabal		3,00
San José de Ocoa	Los Tramojos - La Mesa del Domingo		6,30
	Rincón del Pino - Hacia Río Ocoa		5,97
	Rancho Arriba - Río Mahoma		11,03
Barahona	Enriquillo - Polo	carretera	30,90
	Polo - Cabral		20,60
Monte Plata	C/C Juan Pablo II - Gonzalo - Los Limones	caminos	12,80
	Hato San Pedro - Los Guineos - Rincón Claro	vecinales	11,40
	San Luis - Guerra		11,40
	Monte Plata - Bayaguana	carretera	17,80
TOTAL			159,44

Tabla 3. Programación de desembolsos (US\$ miles)

Fuente/año	1	2	3	4	5	Total
Total	15.386	33.903	45.358	27.665	17.687	140.000
%	11,00	24,20	32,40	19,80	12,60	100,00

- 2.3 **Muestra representativa y criterios de elegibilidad.** Considerando recuperación económica, desarrollo productivo y generación de empleo, se seleccionaron proyectos viales por US\$52.600.000 que abarcan los corredores de las provincias priorizadas. La muestra representativa de proyectos representa el 38% del valor del programa. Los corredores tienen características similares, considerando que conectan centros de producción con corredores logísticos nacionales y fueron

⁵⁷ [The Direct Employment Impact of Public Investment \(FMI, 2021\)](#) estima que US\$1.000.000 de gasto público en infraestructura crea de 3 a 7 puestos de trabajo en las economías avanzadas, de 10 a 17 en economías emergentes y de 16 a 30 en países de bajos ingresos.

⁵⁸ La apertura de los primeros procesos de licitación de los proyectos de la muestra se estima para el cuarto trimestre del año 2022 tras la efectividad legal ([EER#1](#)), iniciando ejecución efectiva de las obras dentro del año 1 de ejecución del programa, si existe la debida asignación presupuestal.

seleccionados aplicando criterios de priorización homogéneos. Los criterios de elegibilidad usados para la muestra y que todos los proyectos del programa deberán cumplir son: (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) que tengan vulnerabilidad media/alta a los riesgos de desastres naturales producto del CC resultado de la aplicación del BSA (matriz multicriterio); (iv) que presenten estudios de viabilidad socioeconómica, y que demuestren una TIRE igual o superior al 12% para el Componente 1; y (v) que no correspondan a proyectos de categoría “A” bajo las políticas sociales y ambientales del Banco (OP-703).

Tabla 4. Costos estimados⁵⁹ del programa (US\$ millones)

Componente	BID	%
Componente 1. Rehabilitación y mejoramiento de la red vial	116,584	83,27%
Obras	110,695	79,07%
Obras de rehabilitación en carreteras	52,515	37,51%
Obras de mejoramiento en caminos vecinales	58,180	41,56%
Supervisión de obras	5,889	4,21%
Componente 2. Mantenimiento vial	14,716	10,51%
Componente 3. Fortalecimiento de la gestión vial	3,880	2,77%
Consultorías, diseños y estudios	2,205	1,58%
Estudios técnicos	1,525	1,09%
Consultorías de fortalecimiento y capacitación	0,580	0,41%
Formulación de planes de acción	0,100	0,07%
Bienes y <i>software</i>	1,675	1,20%
Componente 4. Aspectos socioambientales y de resiliencia climática	2,200	1,57%
Apoyo a la administración del programa	2,620	1,87%
Total	140,00	100,00%

B. Riesgos ambientales y sociales

- 2.4 De acuerdo con OP-703 del BID la operación se clasifica como Categoría “B”, ya que las obras de la operación incluyen limpieza de desmonte y poda, construcción y rehabilitación de drenajes, conformación y revestimiento de cunetas, entre otras, que podrán generar impactos ambientales y sociales negativos localizados, de corta duración, no escalables y mitigables mediante medidas de mitigación estándar (§2.3). No se prevé ensanchamiento de carriles, ni modificaciones al trazado existente.
- 2.5 Los impactos y riesgos socioambientales son los típicos a este tipo de intervenciones: afectación y restricción de tránsito, generación de polvo, ruido, desechos, disrupción al tránsito, impactos por la instalación de campamentos y la movilización de mano de obra, riesgo de accidentes y contagio de COVID-19 y quejas de la población; para los cuales se dispone de medidas de mitigación efectivas incluida en los Planes y en el Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) y Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS). Dentro de los planes de manejo se tiene: gestión de tránsito, prevención de la contaminación, gestión de desechos, de seguridad y salud ocupacional, de prevención y respuesta al COVID-19 y el plan de consulta incluyendo el mecanismo de gestión de quejas y

⁵⁹ Los costos aquí presentados son indicativos. Pueden variar en la etapa de diseño final de los proyectos.

reclamos. Asimismo, se han incluido restricciones para la localización de sitios de préstamo de materiales y disposición de residuos, de manera que se prevengan riesgos de conversión o degradación de hábitat natural crítico (§2.3).

- 2.6 RD presenta considerables valores de biodiversidad y en el área de influencia de los proyectos de la muestra se identificaron hábitats naturales críticos por alto endemismo y un paisaje protegido. Fueron evaluados impactos potenciales sobre las áreas y las especies que potencialmente pueden habitarlas, concluyendo que el tipo de actividades a desarrollar, su alcance localizado (dentro de derechos de vías ya existentes) podrían ocasionar impactos directos negativos mínimos que serán gestionados de manera adecuada. Los trazados están localizados en áreas históricamente densificadas o con actividades agropecuarias establecidas, que indica ausencia de impactos indirectos o inducidos sobre hábitat natural crítico. El proyecto implementará un programa de monitoreo de biodiversidad con el fin de identificar alertas tempranas y tomar medidas adecuadas. Las actividades para desarrollar en el tramo que cruza con el paisaje protegido están permitidas según lo establecido en la norma y procedimientos locales. La operación no generará situaciones de reasentamiento involuntario, desplazamiento económico, ni se ha identificado la presencia de poblaciones indígenas.
- 2.7 Se han elaborado los Análisis Ambientales y Sociales (AAS) y PGAS para los proyectos de la muestra. Para los proyectos del programa fuera de la muestra se ha elaborado un MGAS. La consulta pública de los proyectos de la muestra se realizó el día 26 de enero de 2022 de manera virtual. Ésta permitió concluir que el proyecto goza de aceptación y las preguntas estuvieron referidas al cronograma de inicio de trabajos, tramos en los cuales se realizarán las obras, la mano de obra local, entre otros. El resultado de las consultas públicas se ha incluido en los AAS/PGAS. Las versiones de los documentos ambientales y sociales finales se publicaron en el sitio web del Banco el día 31 de enero de 2022.
- 2.8 La clasificación para riesgos de desastres es Alta (riesgo de Tipo 1, según criterio de clasificación de la política OP-704 sobre gestión de desastres). Se desarrolló la Narrativa de Riesgo de Desastres como parte del Anexo de Cambio Climático de la Operación. Estas medidas incluyen el uso de una matriz multicriterio de priorización para los proyectos de la muestra, resultado del BSA a nivel de Provincia, que permite seleccionar los caminos con vulnerabilidad alta o media a los riesgos de desastres considerando cambio climático. Además, la operación considera como criterio de elegibilidad para el Componente 1 aquellos proyectos que cuenten con un análisis de riesgo de desastre que considere los efectos del cambio climático y que integren los resultados en los diseños finales de la intervención, ya sea rehabilitación o mejoramiento. Los resultados de estos estudios de riesgo serán incluidos en el Plan de Gestión de Riesgo que hace parte del Componente 4 con recomendaciones para el diseño conceptual de las vías y medidas no estructurales que construyan resiliencia para los proyectos.

C. Riesgos fiduciarios

- 2.9 En materia de adquisiciones, se utilizarán las políticas vigentes para la contratación de obras, bienes y consultorías (§3.6). El Organismo Ejecutor (OE) tiene amplio conocimiento y experiencia en la implementación de proyectos financiados por el Banco y conoce igualmente las políticas operativas y de gestión

financiera. El Análisis de Capacidad Institucional (PACI) arrojó resultados satisfactorios en términos fiduciarios, sin embargo, fue identificado como riesgo medio-alto la sobrecarga operativa en la ejecución de la operación, relacionada con los procesos fiduciarios de planificación, adquisiciones, gestión financiera y gestión contractual. Esto debido a que el OE en la actualidad ejecuta dos programas más financiados por el Banco (¶1.18) y un programa del Banco Europeo de Inversiones⁶⁰. Para mitigarlo, se incluyen dentro del programa recursos para fortalecer el OE y apoyo en su gestión operativa (¶1.31), así como una cláusula contractual relativa a fortalecer con personal el equipo técnico y de gestión dedicado exclusivamente al programa. Asimismo, se identifican limitaciones en la gestión de los procesos de licitación, pagos y la demora en la preparación de informes financieros para lo cual se proponen acciones relacionadas de fortalecimiento continuo del OE a través de capacitaciones, asistencia y supervisión que faciliten el debido cumplimiento del diseño de los procesos de licitación y la gestión financiera.

D. Otros riesgos y temas clave

- 2.10 Se identificó como riesgo medio-alto de tipo entorno económico y financiero el alcance limitado de orden técnico y presupuestal de los estudios de preinversión de los proyectos, que condicionan renegociaciones o retrasos de los contratos durante la ejecución por elementos no identificados en etapas tempranas, tales como: disponibilidad y calidad de material en canteras, botaderos, diseño de obras de arte y tratamiento de taludes. Se definieron como medidas de mitigación: (i) el fortalecimiento de los procesos de diseño en las etapas de factibilidad e ingeniería de detalle, con el fin de identificar sobre costos en etapas previas; y (ii) el fortalecimiento del esquema de monitoreo temprano durante la ejecución de obras de modo presencial y remoto.
- 2.11 Igualmente, se identificó como riesgo medio-alto de tipo planificación los tiempos derivados de la obtención de los permisos ambientales otorgados por el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales a las empresas adjudicatarias de las obras viales para la explotación de materiales en canteras. Se definió como medida de mitigación establecer desde etapas tempranas del ciclo del proyecto un flujo de comunicación ad hoc entre el OE y la administración encargada de los permisos en este ministerio para facilitar su emisión.
- 2.12 **Sostenibilidad.** Dentro del programa se disponen recursos para la conservación de los tramos viales rehabilitados y mejorados (¶1.29), por un período de entre 18 y 24 meses. Posteriormente el MOPC deberá destinar presupuesto para garantizar la sostenibilidad de las inversiones en el largo plazo, lo cual podrá desarrollarse a través de los diferentes programas y contratos (¶1.4) que con regularidad se ejecutan y con los cuales se han tenido resultados satisfactorios en términos de mantenimiento vial.

⁶⁰ Programa de Mejoramiento de Obras Públicas para reducir el riesgo de desastres en las provincias de Montecristi, Puerto Plata, Espaillat y Duarte. Préstamo FI No.87487-SERAPIS No.2017/0112.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

A. Resumen de los arreglos de implementación

- 3.1 **Prestatario y OE.** El prestatario será la RD, y el OE será el MOPC, a través de la Unidad Ejecutora de Proyectos Financiados con Recursos Externos (UEPFRE)⁶¹, que cuenta con experiencia de más de dos décadas en la ejecución de proyectos con el Banco y otros organismos internacionales (§1.17). El MOPC coordinará y administrará la ejecución del proyecto, incluidas las acciones de gestión fiduciaria, supervisión de obras y temas sociales y ambientales. La UEPFRE contará con un equipo técnico multidisciplinario, complementado con personal experto, de acuerdo con las necesidades específicas que marque la ejecución del programa. Las funciones y responsabilidades del OE en lo referente a la ejecución del programa incluyen: (i) planificar, coordinar, dirigir y evaluar la ejecución de obras; (ii) definir el plan operativo y la formulación del presupuesto anual y plurianual; (iii) mantener adecuados controles y registros contables y financieros; (iv) coordinar las gestiones de los recursos de desembolsos ante el Banco; (v) proponer las bases de concursos y licitaciones, dando conformidad a estudios y expedientes técnicos; (vi) implementar y poner en marcha acciones de seguimiento y monitoreo; y (vii) preparar y remitir al Banco los informes financieros de ejecución y estados financieros auditados.
- 3.2 **Esquema de implementación del proyecto.** De acuerdo con la programación plurianual ([EER#1](#)), el programa prevé iniciar la licitación de las obras viales de los proyectos de la muestra, en el cuarto trimestre de 2022, una vez aprobado y ratificado el programa por el poder ejecutivo, concluidos los estudios de anteproyecto técnico, secuenciando los períodos de contratación de forma coherente con una ejecución regular, función de la disponibilidad presupuestal y dedicación requerida de los equipos técnicos. Las licitaciones de mejoramiento y rehabilitación se prevén se estructuren por lotes, atendiendo a la ubicación de los caminos por provincia y de montos coherentes con la escala del potencial mercado oferente. Los contratos de mantenimiento rutinario por niveles de servicio se estiman sean estructurados para estimular a pequeñas y medianas empresas a nivel regional, primando la empleabilidad de mujeres.
- 3.3 **Serán condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento:** (i) la aprobación del Reglamento Operativo del Programa (ROP) ([EEO#8](#)), que incluya: los flujos de trabajo, controles internos y los Planes de Gestión Ambiental y Social detallando los requisitos y procedimientos aplicables en la ejecución del programa, en los términos previamente acordados con el Banco; y (ii) la asignación con dedicación exclusiva para la ejecución del programa de: (a) un gerente de proyecto; (b) un coordinador técnico; (c) un especialista en planificación; (d) un especialista en adquisiciones; (e) un especialista financiero; (f) un especialista geotécnico; (g) un especialista ambiental; y (h) un especialista social, con énfasis en temas de género. Estas medidas son necesarias dado que, de acuerdo con la experiencia del Banco en la región, la aprobación del ROP previamente al primer desembolso contribuye a la organización interna del OE

⁶¹ Establecida por la [Resolución 14/2018](#) del MOPC.

para la implementación de la operación, y se debe asegurar que el programa cuente con recursos humanos con dedicación específica para lograr los objetivos previstos.

- 3.4 **Condiciones contractuales especiales de ejecución.** Para asegurar el debido cumplimiento de los aspectos socioambientales durante la ejecución de las obras del Programa, el Prestatario deberá cumplir con las obligaciones y condiciones especiales descritas en el Anexo B del IGAS, las cuales también se incluyen en el respectivo contrato de préstamo. ([EER#3](#)).
- 3.5 **Acuerdos y requisitos fiduciarios.** Establecen el marco de gestión financiera y planificación al igual que el de supervisión de adquisiciones previstas durante la ejecución del programa. Los recursos del préstamo podrán desembolsarse mediante las modalidades de anticipo de fondos, reembolso de gastos y pago directo al proveedor. En el caso de anticipo de fondos se realizarán desembolsos basados en la planificación financiera del programa de hasta seis meses. El Banco podrá efectuar un nuevo anticipo cuando se justifiquen al menos el 80% del total de los fondos desembolsados en concepto de anticipo. La revisión financiera de las solicitudes de desembolso se realizará bajo modalidad ex post.
- 3.6 **Adquisición de obras, bienes y servicios.** Se seguirán las Políticas para la Adquisición de Obras y Bienes Financiados por el BID (GN-2349-15) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-15) o sus actualizaciones. En el Plan de Adquisiciones (PA) ([EER#4](#)) se relacionan las adquisiciones previstas. Lo anterior en línea con el anexo de acuerdos y requisitos fiduciarios.
- 3.7 **Auditorías.** La auditoría externa del proyecto se realizará por una firma de auditoría externa aceptable para el Banco. La auditoría externa independiente será contratada y financiada con recursos del programa, según los procedimientos, términos de referencia y solicitud de propuesta que hayan sido no objetados por el Banco. Durante la ejecución, los informes financieros auditados se presentarán: (i) anualmente al Banco, dentro de los 120 días siguientes a la fecha de cierre de cada periodo fiscal; y (ii) al cierre del proyecto, a más tardar 120 días después del último desembolso vigente.

B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados

- 3.8 **Monitoreo.** El Plan de Monitoreo y Evaluación ([EER#2](#)) acompañará la ejecución de la operación en conformidad con las metas y los indicadores de avance definidos en la Matriz de Resultados. Para ello, se utilizarán los siguientes instrumentos: (i) PEP, Plan Operativo Anual (POA), PA y auditorías anuales externas; (ii) informes semestrales de progreso incluyendo, indicadores de monitoreo de impacto, resultados, ejecución de cada componente y cumplimiento de los requisitos operativos detallados en el ROP ([EEO#8](#)); así como informes ambientales, sociales y de salud y seguridad ocupacional, descritos en el IGAS ([EER#3](#)); y (iii) estados financieros auditados. Asimismo, el OE recopilará, almacenará y procesará la información, indicadores y parámetros, incluyendo los planes anuales y la evaluación final, necesarios para la elaboración del Informe de Terminación de Proyecto.

- 3.9 **Evaluación.** Se realizará una evaluación intermedia y una evaluación ex post para cuantificar los resultados a largo del tiempo de las intervenciones previstas en el programa con base en los indicadores de la matriz de resultados. La metodología de evaluación incluirá al menos: (i) un análisis de costo-beneficio ex post, bajo la misma metodología del análisis ex ante, conforme a lo detallado en el ([EER#2](#)); (ii) los resultados de la ejecución financiera; (iii) el cumplimiento de las metas establecidas, de acuerdo con los indicadores de resultados acordados; y (iv) el cumplimiento de los compromisos contractuales.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		DR-L1151
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Prioridades Estratégicas del Grupo BID e Indicadores del CRF		
Retos Regionales y Temas Transversales	-Productividad e Innovación -Equidad de Género y Diversidad -Cambio Climático -Capacidad Institucional y Estado de Derecho	
Nivel 2 del CRF: Contribuciones del Grupo BID a los Resultados de Desarrollo	-Vías construidas o mejoradas (km) -Acuerdos de integración e iniciativas de cooperación a nivel regional respaldados (#) -Mujeres beneficiarias de iniciativas de empoderamiento económico (#) -Países con marcos reforzados de políticas de igualdad de género y diversidad (#) -Beneficiarios designados de servicios públicos que han sido adaptados para grupos diversos (#) -Beneficiarios de una mayor resiliencia a desastres y efectos del cambio climático (#) -Hábitats manejados de forma sostenible usando métodos basados en ecosistemas (hectáreas) -Instituciones con capacidades gerenciales y de tecnología digital reforzadas (#)	
2. Objetivos de desarrollo del país		
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-3084	Mejorar los servicios de apoyo al sector productivo con énfasis en fortalecer los encadenamientos, la competitividad y la resiliencia.
Matriz de resultados del programa de país	0	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2022.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Development Outcomes - Evaluability		Evaluable
3. Evaluación basada en pruebas y solución		9.7
3.1 Diagnóstico del Programa		2.5
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		3.2
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		4.0
4. Análisis económico ex ante		10.0
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, o resultados clave identificados para ACE		1.5
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados		3.0
4.3 Supuestos Razonables		2.5
4.4 Análisis de Sensibilidad		2.0
4.5 Consistencia con la matriz de resultados		1.0
5. Evaluación y seguimiento		9.5
5.1 Mecanismos de Monitoreo		4.0
5.2 Plan de Evaluación		5.5
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad		Alto
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		B
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Si	Administración financiera: Presupuesto, Tesorería, Contabilidad y emisión de informes, Auditoría interna. Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información, Método de comparación de precios, Contratación de consultor individual, Licitación pública nacional.
No-Fiduciarios		
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto		

El sector de transporte es un eje transversal de todas las actividades socioeconómicas en República Dominicana e impacta sobre la competitividad del país. A causa de la pandemia, el sector presentó grandes pérdidas en el 2020 pero ya en el 2021 empezó a registrar una recuperación. Únicamente alrededor de 39% de la infraestructura vial se encuentra pavimentada y su puntuación en el Índice Global de Competitividad es de 3.7 sobre 7. Además, de los caminos vecinales que permiten acceso a zonas de producción agrícola con baja densidad poblacional únicamente el 22% se encuentra en buen estado. Todo esto incrementa tiempos y costos de transporte, así como días de interrupción por lluvias. En este contexto, el programa tiene por objetivo general 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. Los objetivos específicos son: (i) la reducción de los costos de operación vehicular en las vías intervenidas; (ii) reducción en el tiempo de viaje de los usuarios en las vías intervenidas; e (iii) incrementar la resiliencia de la infraestructura intervenida a los efectos del cambio climático. El programa va a canalizar US\$140MM en: (i) rehabilitación y mantenimiento de la red vial priorizando tramos vitales para el desarrollo productivo, turístico y de áreas de mayor pobreza de las provincias priorizadas facilitando su vinculación de productores con centros de consumo; (ii) el mantenimiento vial para las vías intervenidas; y (iii) el fortalecimiento de la gestión vial – como por ejemplo mediante la actualización del inventario del estado de carreteras (entre varias otras acciones). La inversión tendrá enfoque en la resiliencia de la infraestructura a desastres naturales y variables del cambio climático. Los indicadores de resultado están apropiadamente definidos para medir el alcance de cada objetivo específico. Entre otros, algunos de los resultados principales incluyen los costos y tiempos promedios del tránsito tanto para vehículos pesados como livianos de las vías rehabilitadas y los días promedio de interrupciones anuales como consecuencia de eventos de clima extremo. El análisis económico muestra que la operación es de beneficio neto con una TIR del 20.9%. El plan de monitoreo y evaluación propone una comparación reflexiva para todos los indicadores de resultado y además un análisis costo beneficio ex-post.

Matriz de Resultados

Objetivo del Proyecto:	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 del tiempo de viaje de los usuarios en las vías intervenidas; y (iii) incrementar de la resiliencia de la infraestructura intervenida a los efectos del cambio climático.
-------------------------------	---

Objetivo General de Desarrollo

Indicadores	Unidad de Medida	Valor de Línea de Base	Año Línea de Base	Año esperado para el logro	Meta	Medios de Verificación	Comentarios
Objetivo general: 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.							
Conectividad Vial	puntaje del índice	74,80	2019	2027	80,00	Reporte anual del Global Competitiveness Index . Foro Económico Mundial. Indicador 2.01	Escala de 0-100 (mejor). En 2020 el reporte no fue publicado.
Participación laboral de mujeres en proyectos ejecutados por la OEPFRE del MOPC	%	6,60 ¹	2021	2027	8,00%	Informes de Seguimiento. Responsable: MOPC.	Teniendo en cuenta el crecimiento en otros proyectos se estimó la meta.

¹ Con base en una muestra de 14 caminos vecinales intervenidos con el Programa de Desarrollo Agroforestal Sostenible (4553-OC/DR).

Objetivos de Desarrollo Específicos

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
Objetivo específico 1: Reducción de los costos de operación ² vehicular en las vías intervenidas											
Costo promedio de operación vehicular en carreteras ³ de la muestra rehabilitadas ⁴ , para vehículos livianos	US\$ constante/ veh-km	1,33	2021						0,83	Responsable: MOPC	Con justificación en el estudio de tránsito. HDM-4 ⁵ .
Costo promedio de operación vehicular en carreteras de la muestra rehabilitadas, para vehículos pesados		1,38	2021						1,01		
Costo promedio de operación vehicular en caminos vecinales de la muestra mejorados ⁶ , para vehículos livianos		1,25	2021						0.84		
Costo promedio de operación vehicular caminos vecinales de la muestra mejorados, para vehículos pesados		1,29	2021						1,01		
Objetivo específico 2: Reducción de los tiempos de viaje de los usuarios en las vías intervenidas											
Tiempo promedio de viaje en carreteras de la muestra rehabilitadas, para vehículos livianos	horas	0,88	2021						0,50	Responsable: MOPC	Con justificación
Tiempo promedio de viaje en carreteras de la muestra rehabilitadas, para vehículos pesados		0,91	2021						0,54		

² Costos promedio calculados tomando en cuenta el valor de los insumos de operación vehicular a precios de 2021. El año meta se deberá comparar con valores relativos a este mismo año.

³ Carreteras de la Muestra: Enriquillo–Polo; Polo–Cabral; y Monte Plata–Bayaguana.

⁴ Alcance actividades de Rehabilitación: Reparación y/o complemento del drenaje longitudinal y transversal de una carretera pavimentada. Así como la adecuación o restauración del pavimento existente a fin de que cuente con las características estructurales suficientes para soportar las cargas de tránsito proyectadas. La carretera contará con una sección transversal de dos carriles de al menos 3,5 metros cada uno.

⁵ HDM-4 es un *software* con una documentación asociada, que sirve para el análisis, la planificación, gestión y evaluación del mantenimiento, mejora y la toma de decisiones relacionadas con la inversión de carreteras.

⁶ Alcance actividades de Mejoramiento: Correcciones puntuales en la geometría horizontal y vertical del camino no pavimentado y la homogenización del ancho de la calzada a 6m, las cuales se realizarían en el espacio actual del derecho de vía, así como la construcción del drenaje longitudinal y transversal a fin disponer de un manejo adecuado de la escorrentía superficial sobre el camino. Se contempla además la disposición de una capa de base granular, la cual será cubierta con un Tratamiento Asfáltico Superficial Doble.

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
Tiempo promedio de viaje en caminos vecinales de la muestra mejorados, para vehículos livianos	horas	0,55	2021						0,32		en el estudio de tránsito. HDM-4.
Tiempo promedio de viaje en caminos vecinales de la muestra mejorados, para vehículos pesados		0,56	2021						0,35		
Objetivo de desarrollo específico 3: Incrementar la resiliencia de la infraestructura intervenida a los efectos del CC											
Índice de serviciabilidad ⁷ vías de la muestra	puntaje del índice	2	2021	2	2	3	3	4	5	Estudio de Tránsito. Responsable: MOPC	Escala de 1 a 5 Valor promedio para las vías de la muestra.
Días promedio de interrupciones anuales ⁸ como consecuencia de eventos de clima extremo en las vías de la muestra	días	9,3	2021						2	Reporte de Operación. Responsable: MOPC	

⁷ Definición: Condición necesaria de una superficie vial para proveer a los usuarios un manejo seguro y confortable en un determinado momento. Calificación: Muy Buena (5); Buena (4); Regular (3); Mala (2); Muy mala (1). *American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO)*

⁸ Se establece a partir del número de días al año promedio en las carreteras y caminos de la muestra, en donde, como consecuencia de eventos climáticos (asociados o no a huracanes) no hubo transitabilidad, la vía estuvo cerrada al tránsito o con restricciones severas a la circulación. Se establece el número de días con interrupciones por tramo y se obtiene un promedio para las vías de la muestra.

Productos

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios	
Componente 1: Rehabilitación y mejoramiento de la red vial												
Carreteras y caminos vecinales rehabilitados o mejorados con medidas de adaptación a impactos climáticos, criterios de accesibilidad universal y parámetros de seguridad vial.	km	0	2021		50	140	160	57	407	Informes de Supervisión. Responsable: MOPC.		
Supervisión de intervenciones viales contratada.	unidad	0			2	3			5			
Componente 2. Mantenimiento vial												
Carreteras y caminos vecinales con mantenimiento vial por niveles de servicio.	km	0	2021			100	400	400	900	Informes de Supervisión. Responsable: MOPC.		
Componente 3: Fortalecimiento de la gestión vial												
Estudios de factibilidad y diseños de ingeniería ejecutados para proyectos del programa.	unidad	0	2021	1	2	0	0	0	3	Informes de Seguimiento. Responsable: MOPC.		
Consultorias de fortalecimiento institucional al MOPC finalizadas.		0		0	1	0	0	0	1			
Inventario vial y de puentes actualizado		0		0	0	0	0	1	1			
Consultorias de fortalecimiento en gestión contractual al MOPC finalizadas.		0		0	1	0	0	0	1			
Acciones de capacitación de mujeres en ocupaciones no tradicionales implementadas.		0		0	1	1	1	0	3			
Manual del microempresario para el mantenimiento de caminos vecinales actualizado.		0		0	1	0	0	0	1			
Plan de Acción definido para la Dirección de Género del Viceministerio de Planificación del MOPC.	planes	0			0	1	0	0	0		1	
Taller de formación desarrollado para fomentar la inclusión laboral de mujeres y PcD.	unidad	0			0	1	1	0	0		2	
Evaluación de impacto del programa desarrollada.		0			0	0	0	0	1		1	

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
Sistema de gestión de mantenimiento de caminos estructurado e implementado	unidad	0		0	0	0	0	1	1		
Plan de acción definido para la Inclusión de personas con discapacidad en la construcción		0		0	1	0	0	0	1		
Software y herramientas tecnológicas para la gestión de activos viales adquiridos y operativos		0		1	1	1	0	0	3		
Software y herramientas tecnológicas para la gestión y evaluación de proyectos adquiridos y operativos		0		0	1	0	0	0	1		
Equipos para seguimiento y supervisión remota de las obras adquiridos y operativos		0		0	0	5	0	0	5		
Vehículos para la supervisión de obras		0		0	10	0	0	0	10		
Componente 4: Aspectos socioambientales y de resiliencia climática.											
Plan de gestión ambiental, social y de CC para la rehabilitación y mejoramiento de carreteras y caminos desarrollado y funcional	unidad	0	2021	0	0	0	1	0	1	Informes de Seguimiento. Responsable: MOPC.	
Plan de gestión ambiental, social y de CC para el mantenimiento de caminos desarrollado y funcional		0		0	0	0	0	1	1		
Plan de Gestión de Riesgo de Desastres y CC diseñado		0		0	0	0	0	1	1		
Manuales y guías de gestión social y ambiental para proyectos de vialidad rural, así como de protección de áreas protegidas		0		0	0	1	1	2			

País: República Dominicana **División:** INE/TSP **No. de operación:** DR-L1151 **Año:** 2022
Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

Organismo Ejecutor (OE): Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), a través de la Unidad Ejecutora de Proyectos Financiados con Recursos Externos (UEPFRE).

Nombre de la Operación: Programa de Rehabilitación y Mantenimiento de Infraestructura Vial en la República Dominicana.

I. Contexto fiduciario del Organismo Ejecutor

1. Uso de sistema de país en la operación

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

2. Mecanismo de ejecución fiduciaria

<input checked="" type="checkbox"/>	Particularidades de la ejecución fiduciaria	La ejecución del programa estará a cargo Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), a través de la Unidad Ejecutora de Proyectos Financiados con Recursos Externos (UEPFRE). En su calidad de organismo ejecutor el MOPC/UEPFRE será responsable de la gestión financiera y de las adquisiciones y contrataciones del programa
-------------------------------------	---	---

3. Capacidad fiduciaria

Capacidad fiduciaria del OE	<p>En el tercer semestre de 2021 realizamos la evaluación de la capacidad fiduciaria del OE. Con base en los resultados, el nivel de riesgo fiduciario es medio para la ejecución del proyecto. EL OE se considera adecuado para ejecutar el proyecto debido a su amplio conocimiento y experiencia en la implementación de proyectos financiados por el Banco. Anteriormente ejecutaron: (i) Programa Multifase de Rehabilitación y Mantenimiento de Infraestructura Vial (1931/OC-DR); y (ii) Desarrollo Productivo y Competitividad en la Provincia de San Juan (Subcomponente 2.1) (3107/OC-DR). Actualmente están ejecutando Componente II del Programa de Desarrollo Agroforestal Sostenible (4553/OC-DR-2).</p> <p>Con relación a los Sistemas de Gestión de Finanzas Públicas (SGFP), según la Evaluación del SGFP de la RD (agosto 2017 y octubre 2019), en términos generales, los resultados indican que el grado promedio de desarrollo en el sistema de GFP es medio y el uso de los sistemas nacionales no presenta riesgos mayores para la ejecución de los proyectos financiados por el BID. Según el diagnóstico actualizado del sistema de compras públicas realizado en febrero 2016 bajo la metodología del Comité de Asistencia para el Desarrollo de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OECD/DAC) se identifican un sistema mediamente avanzado con algunas oportunidades de mejoras en temas de mecanismos de sanciones y control.</p>
-----------------------------	---

4. Riesgos fiduciarios y respuesta al riesgo

Área (Gestión financiera/adquisiciones)	Riesgo	Nivel de riesgo	Respuesta al riesgo
Gestión financiera y adquisiciones	Eventuales limitaciones en la gestión de los procesos de licitación, pagos y la demora en la preparación de informes.	Medio Alto	1. Acciones relacionadas con el fortalecimiento continuo del OE a través de capacitaciones, asistencia y supervisión en materia fiduciaria por parte del Banco. 2. Fortalecer el equipo de proyecto con consultores de apoyo de tal forma que la carga laboral del equipo pueda repartirse adecuadamente y así cumplir con las gestiones financieras en los tiempos previsto y con el trabajo de diseño y gestión de procesos de licitación.

5. Políticas y Guías aplicables a la operación: Gestión Financiera: Guía de Gestión Financiera para Proyectos financiados por el BID (OP-273-12); Instructivo de Desembolsos; Instructivo de Informes Financieros y Gestión de Auditoría Externa Adquisiciones: Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiadas por el BID GN-2349-15; Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID GN-2350-15.

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

Tasa de Cambio aplicable para justificar gastos realizados en Moneda Local del país del Prestatario: La opción (b) (ii) del Artículo 4.10 de las Normas Generales del Contrato de Préstamo - La tasa de cambio efectiva en la fecha de pago del gasto en la moneda local del país del prestatario.
Tipo de Auditoría: Anualmente, los estados financieros auditados del programa, a más tardar 120 días del después del cierre de cada periodo fiscal. Al cierre del proyecto, los estados financieros auditados finales del programa, a más tardar 120 días después de la fecha del último desembolso.
Otros informes: Durante el inicio de cada período se debe de elaborar un informe de ejecución financiera no auditado correspondiente dentro de los 60 días luego del cierre del semestre.

III. Acuerdos y Requisitos para la Ejecución de Adquisiciones

<input checked="" type="checkbox"/>	Documentos de Licitación	Para adquisiciones de Obras, Bienes y Servicios Diferentes de Consultoría ejecutadas de acuerdo con las Políticas de Adquisiciones (documento GN-2349-15), sujetas a LPI, se utilizarán los Documentos Estándar de Licitación (DELS) del Banco o los acordados entre OE y el Banco para la adquisición particular. Así mismo, la selección y contratación de Servicios de Consultoría serán realizadas de acuerdo con las Políticas de Selección de Consultores (documento GN-2350-15) y se utilizará la Solicitud Estándar de Propuestas (SEP) emitida por el Banco o acordada entre el OE y el Banco para la selección particular. La revisión de las especificaciones técnicas, así como de los términos de referencia de las adquisiciones durante la preparación de procesos de selección, es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto. Esta revisión técnica puede ser ex ante y es independiente de la revisión de la adquisición.
-------------------------------------	--------------------------	--

<input checked="" type="checkbox"/>	Gastos Recurrentes	Los gastos recurrentes requeridos para poner en funcionamiento a los proyectos aprobados por el Jefe de Equipo de Proyecto, que sean financiados, serán realizados siguiendo los procedimientos administrativos del Ejecutor. Dichos procedimientos serán revisados y aceptados por el Banco, siempre que no vulneren los principios economía, eficiencia y competencia. A solicitud del prestatario, como parte de estos gastos, se prevé financiar los salarios del personal técnico multidisciplinar de planta de la unidad ejecutora dedicado al programa. Este gasto se considera conforme a la política GN-2331-11 y cumple con los criterios de elegibilidad y sostenibilidad.						
<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión de las Adquisiciones	Según el nivel de riesgo fiduciario identificado para el proyecto y proceso específico, el método de supervisión será ex ante o ex post. Las revisiones ex post serán realizadas siguiendo el Plan Anual de Supervisión. Los reportes de revisión ex post incluirán al menos una visita de inspección física de los procesos de adquisiciones sujetos a dicha revisión (la inspección verifica la existencia de las adquisiciones, dejando la verificación de la calidad y cumplimiento de especificaciones al especialista sectorial). Los montos límite para la revisión ex post son los siguientes: <table border="1"> <tr> <td>Obras</td><td>Bienes/Servicios</td><td>Servicios de Consultoría</td></tr> <tr> <td>N/A</td><td>N/A</td><td>Firmas Individuales US\$50.000</td></tr> </table>	Obras	Bienes/Servicios	Servicios de Consultoría	N/A	N/A	Firmas Individuales US\$50.000
Obras	Bienes/Servicios	Servicios de Consultoría						
N/A	N/A	Firmas Individuales US\$50.000						
<input checked="" type="checkbox"/>	Registros y Archivos	El OE estará encargado de mantener los archivos y documentación de soporte de los procesos de adquisiciones y todos los comprobantes de pagos que se realicen con recursos del proyecto, así como de efectuarlos utilizando los procedimientos establecidos.						

Adquisiciones Principales

Descripción de la adquisición	Método de Selección	Nuevos Procedimientos / Herramientas	Fecha Estimada	Monto Estimado
Bienes				
Adquisición de software y herramientas tecnológicas para la gestión de activos viales.	LPI		T4-Año 1	US\$950.000
Obras				
Obras de rehabilitación de carreteras y caminos vecinales en la provincia de Pedernales (160km).	LPI		T4-Año 1	US\$58.920.000
Mantenimiento de caminos vecinales por niveles de servicio en la provincia de Pedernales (160km).	LPI		T1-Año 4	US\$1.911.000
Servicios de no consultoría.				
Firmas.				
Estudios de factibilidad técnica, socioambiental y diseños de ingeniería.	SBCC		T3-Año 1	US\$950.000
Plan de gestión ambiental y social.	SBCC		T3-Año 1	US\$1.000.000
Individuos.				

IV. Acuerdos y Requisitos para la Gestión Financiera

<input checked="" type="checkbox"/>	Programación y Presupuesto	El presupuesto anual es elaborado por el Ministerio de Hacienda, a través de la Dirección General de Presupuesto, en coordinación con el MEPyD, así como con las demás entidades del gobierno vinculadas al proceso. El MOPC, a través del UEPFRE, serán responsables de manejar la planificación y el presupuesto del proyecto y se utilizarán herramientas de planificación, incluyendo las propias del Banco (Plan de Ejecución del Proyecto, POA, PA y Plan Financiero).
<input checked="" type="checkbox"/>	Tesorería y Gestión de Desembolsos	<ul style="list-style-type: none"> • La programación de flujo de caja del proyecto será consistente con el POA el PA que fueron no objetados por el Banco, y debería cubrir un periodo de al menos 12 meses. • El proyecto utilizará una cuenta bancaria especial a nombre del proyecto en dólares de los Estados Unidos, en el Banco Central, gestionado por media de una subcuenta en la Cuenta Única de la Tesorería Nacional. • La tasa de cambio a ser utilizada en la operación será tasa de cambio efectiva en la fecha de pago del gasto en la moneda local - la opción (b) (ii) del Artículo 4.10 de las Normas Generales del Contrato de Préstamo. • La modalidad de desembolsos a utilizar principalmente para el programa será el anticipo de fondos, en base a una planificación financiera de hasta seis meses. Se prevé que la operación justifique un 80% a utilizar en la rendición de los saldos acumulados pendientes de justificación.
<input checked="" type="checkbox"/>	Contabilidad, sistemas de información y generación de reportes	Las normas específicas de contabilidad que se seguirán son las Normas Internacionales de Contabilidad para el Sector Público (NICSP). Para el registro contable de la operación se usará el módulo para las Unidades Ejecutoras de Proyectos con Financiamiento Externo Integrado de Gestión Financiera (UEPEX) del Sistema Integrado de Gestión Financiera (SIGEF) del país como plataforma tecnológica y se utilizará el método base caja. Todos los informes financieros clave del proyecto, incluyendo las solicitudes de desembolso, serán generados directamente desde este sistema.
<input checked="" type="checkbox"/>	Control Interno y auditoría interna	La función de auditoría interna de Gobierno está a cargo de la Contraloría General de la RD (CGRD). Para el desarrollo de esta función, la CGRD se auxilia de Unidades de Auditoría Interna en cada instancia de la Administración Pública de la RD.
<input checked="" type="checkbox"/>	Control externo e Informes financieros	<p>El Prestatario y/o OE seleccionará y contratará los servicios de auditoría externa de acuerdo con los términos de referencia previamente acordados entre el OE y el Banco. Estos establecerán el tipo de revisión, oportunidad y alcance. El auditor externo seleccionado y las normas de auditoría a aplicar serán aceptables para el Banco. El tipo de auditoría y nivel de elegibilidad requerido para los auditores, podrán ajustarse a lo largo de la vida del proyecto dependiendo de los resultados de supervisión del Banco. Los Estados Financieros Auditados del programa requeridos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Anualmente: Presentación al Banco, a más tardar 120 días después del cierre de cada periodo fiscal (el 31 de diciembre). -Al cierre del proyecto: Presentación al Banco a más tardar 120 días después de la fecha del último desembolso.

<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión Financiera de la operación	Bajo la responsabilidad del especialista financiero se realizarán revisiones y acompañamiento <i>in situ</i> y de escritorio con una periodicidad (como mínimo, una revisión anualmente), sujeto a ajustes durante la ejecución. La supervisión consistirá en el seguimiento a la implementación de actividades para mejorar la capacidad de la unidad, el estatus de los arreglos fiduciario, revisiones ex post, visitas de inspección, un diálogo y comunicación constante con el OE. También la supervisión se realizará a través las auditorías financieras anuales.
-------------------------------------	--	---

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/22

República Dominicana. Préstamo ____/OC-DR a la República Dominicana
Programa de Rehabilitación y Mantenimiento de Infraestructura
Vial en la República Dominicana

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República Dominicana, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del Programa de Rehabilitación y Mantenimiento de Infraestructura Vial en la República Dominicana. Dicho financiamiento será hasta por la suma de US\$140.000.000, que formen parte de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen del Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el ____ de _____ de 2022)