

Resumen de la Revisión Ambiental y Social (RRAS) Barbados Port Inc. – BARBADOS

Idioma original del documento: Inglés
Fecha de emisión: Octubre de 2022

1. Información general sobre el proyecto y el alcance de la Revisión Ambiental y Social de BID Invest

El puerto de Bridgetown Barbados (“BPI”, el “Puerto” o la “Empresa”) está formado por instalaciones combinadas que operan dos funciones a través de un único ingreso portuario: el turismo de cruceros y las operaciones de carga. BPI, entidad del estado, planea realizar la construcción de un muelle específico para buques de carga (Muelle 6) en el Puerto para resolver sus limitaciones de capacidad del puerto y promover la eficiencia al separar las operaciones de los cruceros de las de carga, y para la compra de equipos (el “Proyecto”). BPI es cliente existente de BID Invest.

El proceso de debida diligencia ambiental y social (“DDAS”) incluyó una revisión documental para actualizar la información de la operación anterior, una visita al emplazamiento del 12 al 16 de septiembre de 2022 y llamadas de seguimiento con el CEO, CFO, los gerentes de división y los subgerentes y sus equipos. Durante la visita al emplazamiento, el equipo ambiental y social de BID Invest se reunió con el equipo gerencial de BPI, autoridades gubernamentales (Departamento de Trabajo, Unidad de Manejo de la Zona Costera, Departamento de Planificación y Desarrollo del País), el contratista de BPI (Berth 5 Projects Limited/Preconco), los consultores de BPI (Baird y Goodridge) y los arrendatarios de BPI (propietarios de embarcaciones y Atlantis Submarine).

2. Clasificación ambiental y social y justificación

El Proyecto fue clasificado como una operación categoría B (riesgo medio) de conformidad con la Política de Sostenibilidad Ambiental y Social de BID Invest, debido a que los posibles riesgos e impactos ambientales y sociales se limitan, en general, al emplazamiento del Proyecto, son mayormente reversibles y pueden gestionarse mediante medidas que se encuentran disponibles y cuya implementación es viable en el contexto de la operación.

Los impactos ambientales y sociales más importantes que podría generar el Proyecto durante su fase de construcción son los siguientes, entre otros: i) impactos ecológicos (es decir, impactos en los corales como resultado del dragado); ii) generación de ruido, polvo y emisiones atmosféricas de los equipos y la instalación de pilotes; iii) generación de residuos sólidos (peligrosos y no peligrosos); iv) generación de aguas residuales; v) impactos para la salud y seguridad del personal, y vi) posibles impactos para la salud y seguridad de la comunidad a causa del incremento del tránsito vehicular.

Las Normas de Desempeño (“ND”) que activa el Proyecto incluyen: ND1: Evaluación y gestión de los riesgos e impactos ambientales y sociales, ND 2: Trabajo y condiciones laborales; ND 3: Eficiencia del uso de los recursos y prevención de la contaminación; iND 4: Salud y seguridad de la comunidad, y ND 6: Conservación de la biodiversidad y gestión sostenible de los recursos naturales vivos.

3. Contexto ambiental y social

El Puerto se encuentra ubicado en el extremo noroeste de Carlisle Bay, Barbados, en un predio de aproximadamente 40 hectáreas. Está bordeado por el Océano Atlántico con un puerto para cruceros cerrado hacia el oeste y un puerto para barcos de calado reducido hacia el norte y noreste. El Puerto se encuentra conectado por tierra con áreas comerciales y residenciales cercanas, incluidas Westbury Housing Avenue, New Orleans, Brandon Beach, Pile Bay, Trevor's Way y Carlisle Bay.

Algunas de las instalaciones del Puerto son: i) una terminal de cruceros operada por Barbados Cruise Terminal Inc. (BCTI), sociedad independiente cuyo 40% está en manos de BPI; ii) la aduana; iii) un incinerador; iv) cuatro tanques de almacenamiento de melaza (para la producción de ron); v) un molino harinero; vi) una empresa de cemento; vii) el frigorífico Bico Ltd. (empresa alimenticia y de helados); viii) la sede central de Barbados Investment & Development Corporation (BIDC), organismo gubernamental a cargo de promover el comercio; ix) un sector de almacenamiento de azúcar; x) un puerto de calado reducido, que está en construcción, y xi) dos subestaciones de 1 megavatio (MW), que serán reemplazadas el año que viene. Se esperan el desarrollo de instalaciones para el varado de embarcaciones y la construcción de nuevas instalaciones de manejo de carga a granel o terminal de agregados en los próximos dos años en el área del puerto. Además, BPI espera que Barbados National Petroleum Company (NPC) arriende una zona del Puerto para instalar una planta de gas natural licuado (GNL) cerca de la zona en la que se encuentran el molino harinero y la empresa cementera.

En la actualidad, el Puerto maneja los cruceros y las embarcaciones de carga en los mismos lugares de atraque, lo que dificulta las operaciones del Puerto entre octubre y abril, cuando es la temporada de cruceros. Durante ese período, los barcos de carga atracan en el Puerto de noche, mientras que los cruceros utilizan las posiciones de atraque durante el día. Durante el resto del año, el Puerto recibe barcos de carga durante el día. Las operaciones de carga generan alrededor del 80% de los ingresos de BPI. Aproximadamente el 75% de los cruceros son embarcaciones *call-in* (es decir, arriban de mañana y parten por la noche) y el 25% son embarcaciones *home-portal* (es decir, permanecen en el Puerto durante dos días y al final del viaje los barcos se limpian y embarcan los nuevos pasajeros).

El Muelle 6 está diseñado para ser una plataforma elevada y montada sobre pilotes de 313 metros de largo y 25 metros de ancho construida con elementos de hormigón, como pilotes y un muro combinado que tendrá diversos propósitos, incluyendo, soporte de carga de una viga de una grúa longitudinal del lado donde hay tierra, contener una nueva zona de relleno y un área recuperación. También existirá un revestimiento sumergido debajo de la posición de atraque construido para proteger del socavamiento o mitigar el oleaje. La construcción del Muelle 6 requerirá el dragado de aproximadamente 24.000 m³ de suelo marino, que luego se utilizará como material de relleno para la posición de atraque. El dragado tendrá lugar durante un período de entre dos y cuatro meses. Además de la nueva posición del muelle, el Proyecto comprende también un desarrollo en tierra que incluye la construcción de 25.000 m² para apilar contenedores que cumpla con los requisitos de infraestructura (es decir, iluminación, agua potable, alimentación eléctrica, drenaje).

Las principales reglamentaciones nacionales aplicables a la Empresa son la *Marine Pollution Control Act* (Ley de control de la contaminación marina) (Cap. 392A), la *National Conservation Commission Act* (Ley nacional de la Comisión de Conservación) (Cap. 393), la *Coastal Zone Management Act* (Ley de gestión de las zonas costeras) (Cap. 394), la *Health Services Act* (Ley de servicios de salud) (Cap 394, Cap 44), y la

Quarantine Act (Ley de cuarentena) (Cap. 53), la *Employment Rights Act* (Ley de derechos de trabajo) (2012-9), *Safety and Health at Work Act* (Ley de salud y seguridad en el trabajo) (Cap. 2005-12) y la *Accidents and Occupational Disease (Notification) Act* (Ley de [notificación] de accidentes y enfermedades del trabajo) (Cap. 338). La reglamentación internacional principal es el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) de la Organización Marítima Internacional (OMI) y las resoluciones más importantes aplicables.

Como parte de los requisitos para la construcción del Muelle 6, se preparó una evaluación de impacto marítimo (EIM) en 2017. La EIM incluye una descripción del Proyecto, una descripción del entorno físico y biológico existente, un marco legislativo y regulatorio, la identificación de los impactos potenciales, las medidas de mitigación y un programa de seguimiento.

Sobre la base de las recomendaciones de la EIM, el 1 de septiembre de 2022, la Oficina de la Primer Ministro (“PMO”) de Barbados otorgó el permiso para: i) la construcción de un nuevo muelle y la ampliación de la playa de contenedores, y ii) la conservación de una posición de muelle existente y de estructuras auxiliares en el puerto de Bridgetown. El permiso contiene catorce condiciones, que incluyen: i) la utilización de barreras de turbidez durante la construcción; ii) el lavado de las rocas del rompeolas; iii) la gestión de los residuos del Puerto; iv) el mapeo de las actividades de dragado (en decir, la superficie, las zonas de transición, el sitio donante y el volumen de material de relleno); v) la realización de un inventario de corales (incluidas colonias en el área de influencia del Proyecto) y su trasplante; vi) el seguimiento de los corales posterior al trasplante (por 2 años); vii) la realización del seguimiento de la calidad del agua (diariamente durante la construcción); viii) la implementación de un programa de calidad del agua sólido, y ix) la implementación de medidas de mitigación de la contaminación marina. BPI, junto con un contratista seleccionado para la construcción del muelle (Berth 5 Projects Limited/Preconco), está desarrollando un plan para cumplir con las condiciones de la Oficina de la Primer Ministro. El plan incluye información de la EIM encargado por Berth 5 Projects Limited en 2017.

3.1 Riesgos contextuales

Barbados es una pequeña isla (430 km² de tierra) en el océano Atlántico Norte y es la más oriental de las Antillas Menores del Caribe. Cerca de 31% del producto interno bruto (PIB) del país proviene del turismo con una importante concentración en el turismo de los cruceros. Si bien Barbados es un país de altos ingresos, de acuerdo con la clasificación del Banco Mundial, y en general presenta una tasa de violencia menor que la de sus vecinos del Caribe, no es un país libre de delito.

Según el Comisionado de Policía de Barbados, en 2021 se cometieron 5.392 delitos, de los cuales 32 fueron asesinatos (17 de ellos con arma de fuego) y 962 se relacionaron con drogas. Aunque estas cifras constituyen una reducción a comparación de 2020, el Comisionado expresó su preocupación por la continuidad de las operaciones de negocios y administrativas debido a un déficit operativo de 278 agentes de policía¹. Desde enero hasta agosto de 2022, se registraron 26 asesinatos de los cuales la mayoría ocurrió en St. Michael (18), seguido por Christ Church (3), St. Joseph (2), St. George (1), St. Philip (1) y St. Peter (1). La mayoría de los asesinatos fueron con arma de fuego (19), sus víctimas fueron principalmente hombres de entre 25 y 34 años y se cometieron mayormente en días de semana (73%).

¹ <https://barbadostoday.bb/2022/03/31/crime-down-in-2021/>.

El Plan de Respuesta ante Emergencias de BPI cubre situaciones de intrusión armada y disturbios civiles, además de amenazas a las operaciones y la seguridad. Desde comienzos de 2022, el Puerto utiliza drones que detectan el ingreso de intrusos con tecnología termosensible para incrementar la seguridad en sus instalaciones.

4. Riesgos e impactos ambientales y medidas de mitigación e indemnización propuestas

4.1 Evaluación y gestión de los riesgos e impactos ambientales y sociales

4.1.a Sistema de Gestión Ambiental y Social

El 8 de febrero de 2022, BPI obtuvo la certificación ISO 9001:2015², que implicó el desarrollo de 102 procedimientos. Además, durante 2020 y 2021, con el apoyo de un consultor externo, BPI desarrolló un sistema de gestión ambiental y social (SGAS) para el Puerto. El SGAS incluye un manual, una política de sostenibilidad, diez programas de gestión y seis procedimientos de aseguramiento del cumplimiento. El SGAS de BPI persigue un enfoque metodológico para la gestión de los riesgos e impactos socioambientales de manera estructurada y continua para reducir los impactos de las operaciones del Puerto sobre el medio ambiente, los trabajadores y las comunidades circundantes. El SGAS también busca asegurar el cumplimiento de los requisitos legales y de otra índole aceptados por BPI de acuerdo con el marco de referencia ambiental y social aplicable (es decir, la legislación local y las Normas de Desempeño de la IFC), y promover un desempeño socioambiental sólido y sostenible a través de la aplicación eficaz de un sistema que permite la mejora permanente de los procesos desarrollados por BPI. El SGAS resulta aplicable a todas las instalaciones del Puerto de Barbados y los procesos desarrollados por BPI en relación con las operaciones del Puerto, incluidas las actividades de la terminal de pasajeros, gestionadas de forma privada por Bridgetown Cruise Terminal. Inc. y otras actividades tercerizadas que se desarrollan en la terminal marítima y en actividades de soporte (instalaciones).

Aunque el Directorio del Puerto aprobó el SGAS y su incorporación en el proceso operativo de la Empresa el 21 de diciembre de 2021, su implementación y complementariedad con la ISO 9001 y los procedimientos anteriores del Puerto están demostrando presentar desafíos. Para lograr una implementación adecuada de los procedimientos existentes del Puerto (es decir, el SGAS, la ISO 9001), BPI preparará un análisis de las brechas de implementación del SGAS y diseñará un plan de implementación.

4.1.b Política

BPI desarrolló y adoptó una política de sostenibilidad; una política ambiental, social y de salud y seguridad³ y una política de gestión de sistemas de calidad⁴. Además, su compromiso ambiental y social fue declarado en su página web⁵, donde la Empresa busca ser el “hub marítimo más innovador y ecológico del mundo” en el año 2030.

² La ISO 9001 es la norma sobre sistema de gestión de calidad reconocida internacionalmente.

³ <https://barbadosport.com/eshs-policy-pdf/>.

⁴ <https://barbadosport.com/qms-policy-pdf/>.

⁵ <https://www.barbadosport.com/about-us>.

4.1.c Identificación de riesgos e impactos

La EIM de 2017 identifica los principales impactos ambientales asociados con las etapas de construcción del Proyecto. Estos impactos son mayormente locales, directos, de baja magnitud y de corta duración. Los principales impactos identificados en la EIM fueron: i) ruido; ii) tránsito; iii) generación de polvo; iv) turbidez; v) daño al arrecife de coral; vi) erosión de los canales; y vii) generación de residuos sólidos. La EIM propone brevemente medidas de mitigación para cada impacto.

Como parte de su SGAS, BPI elaboró un procedimiento de identificación, evaluación y gestión de riesgos. Dicho procedimiento establece un proceso formal de evaluación de riesgos para todas las actividades de BPI (rutinarias y no rutinarias), un proceso documentado, estructurado y sistemático que comprende: i) la identificación y el análisis de los riesgos; ii) una evaluación de estos riesgos frente a un estándar de aceptabilidad adecuado, y iii) estrategias de control de riesgos establecidas.

El procedimiento incluye la identificación de peligros, análisis de riesgos (evaluación, frecuencia, consecuencias y criterios de control), evaluación de las medidas de control vigentes y lineamientos para la evaluación y gestión de las operaciones actuales y futuras de BPI (por ejemplo, terminal de transporte a granel) en función de los riesgos. Asimismo, como parte de la norma ISO 9001:2015, BPI elaboró un procedimiento de evaluación de riesgos de salud y seguridad en el trabajo. BPI actualizará y ampliará la evaluación de riesgos de la EIM, incluidos los riesgos del clima físico, para las fases de construcción y operación del Muelle 6, y propondrá un plan de mitigación para abordar los riesgos e impactos identificados.

4.1.c.i Impactos directos e indirectos

La EIM incluye una breve identificación de los impactos directos e indirectos relacionados con las obras de construcción del Proyecto. Los impactos directos relacionados con la construcción del Muelle 6 son los ejercidos sobre las comunidades bentónicas (corales), el ruido, la turbidez y la generación de polvo (calidad del agua marina). El único impacto indirecto detectado, con una alteración limitada, es a las condiciones oceanográficas (patrones de oleaje y corrientes) dado que el ancho del canal que conduce a la zona de bajo calado se reducirá en un 7%.

4.1.c.ii Análisis de alternativas

Como el Proyecto implica la mejora de instalaciones existentes, no se analizaron otras alternativas. La alternativa al Muelle 6 son los arreglos logísticos que BPI ha venido realizando a las operaciones de los cruceros y buques de carga, separando los horarios de servicio, en especial durante la temporada de cruceros.

4.1.c.iii Impactos acumulativos

A finales de 2021, BPI contrató a una compañía de ingeniería (Baird) para que realizara un estudio costero (que incluyera modelos de oleaje y circulación) a fin de evaluar el diseño y los impactos de los cuatro proyectos siguientes que tendrían lugar en el Puerto: i) un puerto de bajo calado ; ii) instalaciones de varado; iii) Muelle 6, e iv) instalaciones de gestión de cargas a granel o terminal agregada. El estudio se

terminó en junio de 2022. El objetivo fue proveer información clave a los diseñadores y constructores que les permitiera respaldar la aprobación y el diseño detallado de los cuatro proyectos. El estudio incluyó lineamientos para la selección de los criterios de diseño para los proyectos, el desarrollo del diseño del oleaje y de los niveles de agua para cada proyecto, y una evaluación de los impactos del proyecto sobre el oleaje, la hidrodinámica y el transporte de sedimentos en las áreas cercanas a la costa y lo largo de las líneas costeras adyacentes al Puerto (al norte y al sur). El estudio, sin embargo, se centra en los aspectos físicos y meteorológicos, y no tiene en cuenta los componentes con valor ambiental y social. El Estudio Costero de Baird se actualizará e incorporará en una evaluación de impactos acumulativos del Proyecto según las normas de BID Invest⁶.

4.1.c.iv Riesgos de género

En conformidad con la Oficina Internacional para la Promoción de las Mujeres de las Naciones Unidas (ONU), en la primera mitad de 2020, durante el período de aislamiento por COVID-19, Barbados experimentó un aumento del 38 % en los casos de violencia familiar⁷. La violencia contra las mujeres en Barbados ha sido calificada como un problema social “importante” y una “preocupación social grave” por el Alto Comisionado para los Derechos Humanos de la ONU. Según una encuesta realizada en 2012 por el Programa de Desarrollo de la ONU (PNUD) sobre la seguridad de los ciudadanos, en la cual se consultó a más de 11.000 hombres y mujeres de edad adulta en siete países del Caribe, 9,6% de los encuestados en Barbados habían sido víctimas de golpes de puño, patadas u otros tipos de violencia física por parte de un miembro de su familia mayor de 16 años⁸.

Barbados cuenta con un marco legal sólido que promueve, refuerza y controla la igualdad de género. Según ONU Mujeres (2022), 83,3 % de los marcos legales de Barbados se centran en la igualdad de género en virtud del indicador de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, con énfasis en la violencia contra las mujeres⁹. En 2012, 69,9% de las mujeres en edad reproductiva (de 15 a 49 años) tenían sus necesidades de planificación familiar satisfechas con métodos modernos.

En 2022, Barbados obtuvo 0,83 en el índice de la brecha de género en cuanto a la participación económica y oportunidades, lo que indica que las mujeres están en una desventaja del 17% en la economía en comparación con los hombres (1% de aumento en la brecha respecto de 2021). Asimismo, durante 2022 Barbados puntúa 0,85 en ingresos estimados, lo que significa que, en promedio, las mujeres en Barbados ganan 15% menos que los hombres¹⁰.

4.1.c.v Programa de género

BPI cuenta con una política de acoso sexual, aplicable a todo el personal y que brinda un marco para el mecanismo de quejas, denuncias y resolución de posibles casos de acoso sexual. El Puerto también cuenta

⁶ Paez Zamora et.al. 2022. “Practical Guide for the Assessment and Management of Cumulative Impact in Latin America and the Caribbean” (Guía práctica para la evaluación y gestión de los impactos acumulativos en América Latina y el Caribe). E IFC, 2013. “Manual de buena práctica: Evaluación y gestión de impactos acumulativos. Guía para el sector privado en mercados emergentes”.

⁷ <https://gisbarbados.gov.bb/blog/domestic-violence-increased-with-covid-19/>.

⁸ <https://www.refworld.org/docid/50b47bfc2.html>.

⁹ <https://data.unwomen.org/country/barbados>.

¹⁰ <https://www.statista.com/statistics/803773/barbados-gender-gap-labor-market-category/#:~:text=In%202022%2C%20Barbados%20scored%200.832,economy%20in%20comparison%20to%20men.>

con un Código de Conducta y Ética Comercial según el cual todos los empleados deben observar altos estándares de ética personal y profesional en la ejecución de sus tareas y responsabilidades. Por otra parte, el Memorando de Acuerdo (MA) con el sindicato de trabajadores de BPI establece igualdad de oportunidades entre todos los empleados.

4.1.c.vi Exposición al cambio climático

Barbados, al ser una isla pequeña ubicada en el sector más oriental del archipiélago caribeño, es muy vulnerable a los huracanes y particularmente susceptible frente a los impactos potenciales del cambio climático. La exposición a riesgos de desastres físicos y naturales es elevada y los riesgos de transición son bajos para el Proyecto. En cuanto a los riesgos físicos, el sitio del Proyecto está expuesto a peligros naturales agudos y crónicos particularmente relacionados con su ubicación costera.

Barbados está sujeta a tormentas tropicales y huracanes, cuya temporada dura de junio a noviembre. El huracán que ha golpeado a Barbados más recientemente fue Harvey, en el verano de 2017, lo que dio lugar a cortes de energía (mayormente en Christ Church, Saint Joseph, St. Lucy y St. Michael), inundaciones y daños en algunos puentes y rutas (especialmente en Saint Andrew y Saint Joseph)¹¹. Incluso las tormentas sin vientos fuertes son capaces de provocar grandes daños por inundación por las meras precipitaciones debido, en gran parte, a una infraestructura de drenaje inadecuada. También tiene una alta exposición a tsunamis.

En su carácter de economía en desarrollo que cuenta con sectores vulnerables a los patrones climáticos tales como el turismo, la agricultura y la pesca, Barbados se vería muy afectada por niveles marítimos elevados, cambios en los patrones de precipitaciones y en las temperaturas, y en una mayor intensidad de los desastres naturales. De acuerdo con el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), las temperaturas promedio en el Caribe han aumentado entre 0,1% y 0,2% en diez años durante las tres últimas décadas. Los patrones de precipitaciones también se han modificado, y se espera que la cantidad de días consecutivos de sequía aumente. Además, se ha producido un aumento del nivel del mar del orden de los dos a cuatro centímetros por década durante los últimos 33 años, una tendencia que presenta riesgos para la disponibilidad de recursos de agua dulce, con impacto directo en la población de Barbados, mayormente costera, que depende del turismo y la agricultura.

En vista de estos desafíos, Barbados cuenta con diversos programas y políticas para volverse más resiliente frente a los impactos del cambio climático. Entre ellos se puede mencionar el programa nacional de trabajo para la gestión integral de desastres 2019-2023 y la plataforma nacional de planificación de la información sobre riesgos costeros, ambos mencionados en la versión actualizada de la contribución determinada a nivel nacional (2021). Según su comunicación nacional, tanto los recursos como los asentamientos turísticos y costeros se consideran sectores prioritarios para la adaptación, y los impactos en el alojamiento de barcos cargueros y cruceros en el puerto de Bridgetown se mencionan como áreas de preocupación. En términos generales, el Proyecto coincide con las acciones y prioridades de adaptación de Barbados.

En términos de los peligros crónicos relacionados con el clima, el Proyecto sufre una exposición elevada al aumento del nivel del mar y también una exposición moderada a la escasez de suministro de agua dulce y

¹¹ <https://climateknowledgeportal.worldbank.org/country/barbados/vulnerability#:~:text=Hurricane%20season%20takes%20place%20during,as%20hurricanes%2C%20and%20occasional%20landslides.>

a un aumento de entre 25% y 50% de la cantidad de días de sequía en un escenario rumbo a un alto nivel de emisiones (RCP 8,5) hacia finales del siglo XXI. BPI, en el diseño del Muelle 6, tendrá en cuenta los riesgos del cambio climático e introducirá medidas de resiliencia. El estudio costero de BPI ya incluía escenarios de nivel del mar elevado de 0,25 a 1 metro, basado en las estimaciones del IPCC. El diseño del Muelle 6 podría beneficiarse de escenarios y datos ya producidos por BPI.

4.1.d Programas de gestión

Como parte de su proceso de certificación bajo la norma ISO 9001:2015, BPI desarrolló 102 procedimientos dedicados a innovación y desarrollo digital (5), servicios de ingeniería (9), finanzas (8), recursos humanos (14), auditoría interna y aseguramiento de la calidad (16), sistemas de gestión de información (3), servicios marítimos (11), gestión y mantenimiento de la propiedad (7), servicios de seguridad (6) y operaciones de la terminal (23). BPI está en proceso de capacitar al personal en estos procedimientos y de implementarlos en las operaciones del Puerto.

El SGAS de BPI incluye una política de sostenibilidad, un manual, seis procedimientos para aseguramiento de cumplimiento, y diez programas y planes de gestión. Los procedimientos de cumplimiento cubren los siguientes temas: i) análisis crítico, ii) auditoría interna y gestión de las faltas de cumplimiento, iii) actualización del marco de referencia, iv) gestión del cambio, v) identificación, evaluación y gestión de riesgos y vi) gestión de documentos e hitos. Los programas y planes de gestión incluyen: i) plan de gestión de residuos, ii) plan de respuesta ante emergencias, iii) plan de participación de los actores sociales, iv) plan de tratamiento del agua y de las aguas residuales, v) plan de gestión de las emisiones y de la calidad del aire, vi) plan de gestión de salud y seguridad en el trabajo, vii) procedimiento de gestión del trabajo, viii) procedimiento de gestión de construcciones y desmantelamientos, ix) procedimiento de gestión de los riesgos e impactos ambientales, sociales y de salud y seguridad de la comunidad y x) gestión de productos peligrosos y procedimiento de prevención de la contaminación.

Además de los procedimientos de gestión del SGAS y de la norma ISO 9001, BPI cuenta con los siguientes programas de gestión, todos ellos aplicables a las operaciones del Puerto: i) plan de comunicaciones corporativas (que incluye un plan de acción ejecutado), ii) MA (con el sindicato local), iii) política de acoso sexual y iv) mecanismo para denunciantes.

BPI está en proceso de integrar e implementar todos estos programas de gestión en las operaciones del Puerto.

4.1.e Capacidad y competencia organizativas

Los empleados del Puerto están organizados en los siete niveles siguientes de responsabilidades y capacidad de toma de decisiones: i) CEO y CFO, ii) gerentes de división, iii) gerentes, iv) subgerentes, v) supervisores senior, vi) supervisores y vii) personal en general.

BPI designó al subgerente de salud, seguridad y medio ambiente, dentro de la División de Recursos Humanos, como el responsable de supervisar el desempeño ambiental y social del Puerto y la implementación del SGAS. Esto incluye la gestión de salud y seguridad en el trabajo, incluido el contratista de ingeniería, compras y construcción (ICC) y para cualquier obra (o contratista) necesaria durante las operaciones y el mantenimiento del Proyecto. BPI aumentó el personal destinado a la gestión ambiental y

de la salud y seguridad en el trabajo a tres personas supervisadas por el subgerente, dos de las cuales fueron contratadas en el tercer trimestre de 2022.

BPI cuenta con un programa de capacitación anual que incluye temas tales como salud y seguridad, capacitación en Pendulum y Octopi, operaciones marítimas, un curso de timonel para pequeñas embarcaciones, y operaciones de radio. Este año, BPI introdujo capacitaciones a través de un sistema informático sobre salud y seguridad que los empleados pueden tomar a su propio ritmo y enfocado a sus propias tareas.

4.1.f Preparación y respuesta ante situaciones de emergencia

BPI cuenta con un plan de respuesta ante emergencias, actualizado en octubre de 2022 para el Puerto, que brinda lineamientos integrales, prácticos y estructurados para responder en situaciones de emergencia. Este plan incluye la participación de otros organismos que operan en el puerto de Bridgetown (Guardia Costera, Fuerza de Defensa, Policía, Bomberos, Servicios de Seguridad del puerto de Bridgetown). La gestión de emergencias se divide en cuatro fases: preparación, mitigación, respuesta y recuperación.

El plan de respuesta de BPI establece que la comunicación es vital para el éxito de la gestión de cualquier incidente. Se deben usar todas las formas de comunicación disponibles (por ejemplo, redes sociales, teléfono, fax y radio) para intercambiar información desde y hacia la zona afectada. Durante las emergencias, se pueden establecer un centro de prensa temporal según lo indique el gerente, servicios de seguridad después de la consulta con el CEO, y un gerente responsable de las comunicaciones corporativas. BPI cuenta con un equipo de respuesta ante emergencias responsable de la evacuación, las operaciones de rescate internas, la asistencia médica y la contención de incidentes. El plan de respuesta ante emergencias establece funciones y responsabilidades específicas y requisitos de capacitación. También incluye procedimientos para los siguientes escenarios posibles: i) evacuación general, ii) amenazas de bomba, iii) preparación y respuesta en caso de huracanes, iv) respuesta en caso de terremotos, v) respuesta en caso de tsunamis, vi) accidentes, lesiones y enfermedades en el trabajo, vii) derrames o exposición a materiales peligrosos, viii) plan de contingencia y respuesta en caso de derrames de petróleo, ix) hombre al agua, recuperación y personas en el agua, x) encallamiento o varadura de embarcaciones, xi) colisión de embarcaciones, xii) amenaza de enfermedades infecciosas en las embarcaciones, xiii) evacuación de embarcaciones, xiv) interrupción de los sistemas de información, xv) respuesta ante incendios y explosiones, xvi) amenazas a la seguridad y las operaciones, xvii) intrusión armada y disturbios civiles, y xviii) respuesta ante caída de cenizas volcánicas. En 2021, el volcán La Soufrière en St. Vincent hizo erupción varias veces, y cubrió Barbados de cenizas. No se registraron víctimas. Después de este incidente, BPI agregó las erupciones volcánicas como escenario en su plan de respuesta ante emergencias.

4.1.g Seguimiento y evaluación

BPI estableció procedimientos para realizar el seguimiento y medir la eficacia de los programas de gestión dentro del marco de la norma ISO 9001 (procedimientos de auditoría interna y aseguramiento de la calidad). Como parte de su SGAS, BPI, con la ayuda de un consultor externo, desarrolló seis procedimientos de aseguramiento de cumplimiento que incluyen un conjunto de indicadores clave del desempeño para medir la eficacia de sus procedimientos de gestión ambiental, social y de salud y seguridad. Algunos de estos procedimientos consideran hacer participar a representantes de los grupos de actores sociales

(incluidas las comunidades) en las actividades de seguimiento. El Puerto también elaboró una matriz de cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales.

Asimismo, BPI realiza el seguimiento de su presencia en las redes sociales (Instagram y Facebook) y elabora un informe mensual para uso interno que incluye el alcance de su presencia en las redes (más de 5.000 personas, principalmente mujeres), me gusta/reacciones, comentarios y veces en que sus publicaciones fueron compartidas. La imagen de BPI es en gran parte positiva y la empresa suele recibir solicitudes de oportunidades de empleo.

4.1.h Participación de los actores sociales

BPI aplica diversos métodos de participación para construir relaciones, reunir información, realizar consultas y divulgar información del Puerto, como ser: i) informes por carta formal (principalmente para organismos gubernamentales), ii) correos electrónicos, iii) llamadas telefónicas, iv) redes sociales, v) medios tradicionales (TV, radio, prensa impresa), vi) reuniones formales, vii) reuniones *townhall*, viii) visitas al sitio y ix) encuestas. BPI elabora informes mensuales sobre las redes sociales para evaluar las publicaciones con mejor desempeño, solicitar información y responder a avisos de patrocinadores.

Como parte de su Marco de Participación de los Actores Sociales, BPI identificó cinco grupos de actores sociales: i) comunidades; ii) clientes (sociedades comerciales e individuos); iii) organismos gubernamentales y regulatorios; iv) socios de la industria (socios sociales, BCTI, líneas de transporte de carga, líneas de cruceros, agentes portuarios, intermediarios de transporte de pasajeros y carga), y v) actores sociales internos (Directorio, gerencia, empleados).

En 2021, con la colaboración de un consultor externo, BPI mejoró su marco de participación de los actores sociales a fin de elaborar un plan de participación de los actores sociales que incluya las siguientes secciones: i) requisitos y regulaciones (requisitos locales y normas internacionales), ii) funciones y responsabilidades, iii) mapeo de los actores sociales, consulta previa y actividades de comunicación, iv) programa de participación de los actores sociales durante un proyecto específico e v) indicadores de desempeño y requisitos de presentación de información.

BPI frecuentemente cuenta con la participación de estos cinco grupos de actores sociales de manera de mantenerlos informados sobre las operaciones de la Empresa. Por ejemplo, BPI realiza reuniones mensuales con sus arrendatarios (propietarios de embarcaciones y empresas) afectados por la expansión del puerto de bajo calado para escuchar cuáles son sus inquietudes y resolverlas. BPI también se reunió con el organismo de salud del Puerto, el Departamento de Protección Ambiental y la unidad de gestión de la zona costera para informarles sobre el desmantelamiento de su incinerador y encontrar alternativas a la quema de residuos al aire libre.

4.1.i Comunicaciones externas y mecanismo de quejas

Como parte del Plan de Participación de los Actores Sociales, BPI adoptó un mecanismo de quejas que le permite a cualquier persona u organización realizar comentarios o quejas en persona, por teléfono, correo electrónico o correo postal. La queja se registra y se acusa recibo de la misma dentro de los cinco días hábiles posteriores a su presentación y se responde dentro de los veinte días hábiles siguientes. El

mecanismo de atención de quejas externas se divulgará y ajustará en función de lo aprendido a partir de su implementación para hacerlo más funcional.

BPI cuenta con un sitio web y presencia en las redes sociales, y canaliza las comunicaciones externas por correo electrónico, teléfono, y comentarios y mensajes en redes sociales. La Empresa publica un informe y un manual anual que incluyen estados financieros auditados por auditores externos y una descripción de sus operaciones y proyectos futuros. Toda esta información se encuentra disponible en el sitio web de BPI.¹²

Asimismo, el Puerto cuenta con una política de denuncias¹³ abierta a todos los actores sociales y al público en general para crear conciencia, ofrecer lineamientos y animar a los actores sociales a informar en forma segura prácticas ilegales o inmorales no alineadas con el Código de Conducta y Ética Comercial de la Empresa. Las denuncias en virtud de este mecanismo pueden ser anónimas usando una línea telefónica de ética confidencial.

4.1.j Informes a las comunidades afectadas

Según el equipo de Gestión de las Comunicaciones Corporativas de BPI, es posible que muchos de los habitantes de las áreas circundantes al Puerto no estén al tanto de la construcción del Muelle 6. Durante su visita al emplazamiento, BID Invest observó que los arrendatarios (propietarios de embarcaciones y Atlantis Submarine) del Puerto de bajo calado de BPI (marina) desconocían los planes de BPI para construir el Muelle 6 o que se había elaborado una EIM. Una vez explicado el Proyecto, su mayor preocupación estuvo relacionada con el control del tránsito y la seguridad, especialmente durante las operaciones del Puerto.

BPI realizará una reunión *townhall* (que podría ser en formato virtual) con los cinco grupos de actores sociales identificados en el Marco de Participación de los Actores Sociales, incluidos representantes de todas las comunidades vecinas. BPI preparará una explicación no técnica sobre el Proyecto y la compartirá con las comunidades circundantes y el resto de los grupos de actores sociales.

4.2 Trabajo y condiciones laborales

4.2.a Condiciones de trabajo y administración de las relaciones laborales

BPI emplea a 503 personas, de las cuales 134 son mujeres. Aproximadamente 30 personas tienen cargos gerenciales, y la mitad de estos están ocupados por mujeres. Aproximadamente el 90% de todo el personal de BPI pertenece a las comunidades que rodean el Puerto (Westbury Housing Avenue y New Orleans). La Empresa no emplea a trabajadores migrantes.

La Empresa cuenta con un detallado MA firmado con el sindicato de trabajadores de Barbados (BWU, por sus siglas en inglés) y la Confederación de Empleadores de Barbados (de fecha 2008-2011), que se está negociando en la actualidad. El MA establece los derechos de los trabajadores relacionados con las horas de trabajo, los jornales, las remuneraciones, el suministro de equipos de protección personal y los

¹² <https://www.barbadosport.com/annual-reports>.

¹³ <https://barbadosport.com/whistleblower-policy-pdf/>.

beneficios al comenzar la relación laboral y cuando ocurren cambios importantes. El MA también incluye criterios de contratación, despido, evaluación del desempeño y un procedimiento formal de quejas para los empleados. El MA actúa como política de recursos humanos de la Empresa y los procedimientos relacionados.

BPI cuenta con una política de acoso sexual, aplicable a todo el personal de la Empresa y que brinda un marco para un mecanismo de quejas, denuncias y resolución de posibles casos de acoso sexual. La Empresa cuenta con políticas de selección de personal, respecto de las cuestiones ligadas a la contratación, la disciplina y los procesos de queja como parte de su certificación ISO 9001:2015.

Cerca del 80% de la fuerza laboral realiza contribuciones al BWU y la Empresa se reúne con sus líderes mensualmente. Cada trabajador (forme parte o no del sindicato) recibe su contrato, el MA, una copia de la Política de Acoso Sexual, una descripción de su trabajo y una clave para poder acceder a los sistemas informáticos de la Empresa.

4.2.b Protección de la fuerza laboral

La edad mínima para trabajar en BPI es 18 años y la edad de jubilación es de 65 años, y se aplica al personal en general según los planes de retiro de la Empresa. Existe un límite de edad máxima de 45 años para el personal que se desempeña como cargador, operador y operador de maquinaria pesada. Como parte del Plan de Gestión Laboral, BPI formalizó la edad mínima necesaria para trabajar en la Empresa en sus políticas de contratación de personal e incorporación, incluido su compromiso de no emplear trabajo forzoso (no voluntario). El objetivo del plan es asegurar las condiciones laborales en conformidad con las normas y el apoyo a infraestructura con respecto al marco de referencia de BPI, como por ejemplo la Organización Internacional del Trabajo (OIT) el Código de prácticas para la seguridad y la salud en Puertos (2016) de , las normas de desempeño de la IFC (específicamente la ND2: Trabajo y condiciones laborales), la *Safety and Health at Work Act* (Ley de salud y seguridad en el trabajo) de 2005 de Barbados, el MA y la política de acoso sexual.

4.2.c Salud y seguridad en el trabajo

BPI cumple con la *Safety and Health at Work Act* (Ley de salud y seguridad en el trabajo) de 2005 de Barbados, que establece los lineamientos nacionales para un entorno laboral seguro y saludable. El MA de BPI con el BWU está de acuerdo con estos lineamientos. Este documento establece los procedimientos para manejar los accidentes, lesiones y enfermedades laborales.

El PRE de BPI establece las oportunidades de capacitación que deben brindársele al personal, incluidas las respuestas en casos de evacuaciones generales, incendios, primeros auxilios, amenazas de bomba, alertas de huracán, manejo de materiales peligrosos (HAZMAT) y derrames de petróleo. El PRE también detalla los procedimientos de investigación y denuncia de accidentes, enfermedades e incidentes laborales en el Puerto que y complementa sus guías sobre la prevención, preparación y respuesta ante emergencias.

La Empresa realiza cursos de capacitación en seguridad para su personal utilizando un sistema en línea. La seguridad contra incendios básica es un componente de esta capacitación aplicado a la unidad de personal de emergencia de asistencia de BPI. Los empleados de la Empresa fueron capacitados, evaluados y certificados anualmente desde 2017. Además, se capacita al personal para actuar en casos de incendios

generales y por HAZMAT a través del Fire Service (Servicio contra incendios) y el Technical Educational Vocation and Training Council (Consejo de capacitación y vocación educativa técnica) de Barbados. BPI cuenta con puntos con protecciones contra incendios (extinguidores, salidas de emergencia ante incendios y detectores de humo) en su edificio administrativo. Asimismo, en 2023 BPI contará con una brigada contra incendios permanente en el Puerto.

El Puerto registró 50 accidentes desde enero hasta septiembre de 2022, principalmente relacionados con equipos móviles, trabajadores golpeados por objetos o contra ellos, y resbalones, tropezones y caídas. Los accidentes de trabajo se informan anualmente y se desglosan por mes, departamento y tipo de accidente. Durante este período, el número de días laborales perdidos fue de 238 y la tasa de frecuencia de días perdidos por lesiones profesionales fue de 4,73, menos que el año anterior.

En las operaciones del Puerto, el tránsito peatonal se encuentra separado del de los vehículos. Esta preparación y señalización fueron reforzadas y actualizadas después del fallecimiento en 2019 de un visitante que fue arrollado por un vehículo del puerto.

Cada empleado se somete a un chequeo médico de rutina cuyos costos están a cargo de la Empresa. Los trabajadores generales del Departamento de Mantenimiento y Limpieza, y los trabajadores del incinerador se someten a dos chequeos médicos por año. Los problemas de salud más comunes entre los empleados son el asma y otras afecciones respiratorias, la diabetes y la hipertensión. BPI brinda un plan médico grupal (seguro) que ofrece asistencia médica, odontológica y de la visión a los empleados, empleados retirados y sus familiares directos. Todos los empleados elegibles deben pertenecer al plan médico mientras dure la relación laboral. El costo de mantener el plan se comparte en partes iguales entre cada miembro del personal y BPI.

4.2.d Trabajadores contratados por terceras partes

BPI utiliza diferentes contratistas externos que realizan tareas diversas en el Puerto. BPI seleccionó a Berth 5 Projects Limited/Preconco como el contratista para el Muelle 6. BPI y Berth 5 Projects Limited actualmente negocian un contrato llave en mano que incluye medidas de mitigación para cumplir con las condiciones de la Oficina de la Primer Ministro.

La Empresa les pide a sus contratistas que envíen a su funcionario o supervisor de medio ambiente, salud y seguridad (MASS) al emplazamiento. Los contratistas externos también reciben información sobre los procedimientos y políticas de MASS de BPI y el funcionario de MASS de la Empresa realiza inspecciones de rutina del Proyecto. Los contratistas también están cubiertos por el MA y siguen los mismos términos y condiciones aplicados a los empleados del Puerto.

4.2.e Cadena de abastecimiento

Ningún miembro de las comunidades circundantes es proveedor de la Empresa. BPI cuenta con una política de compras y su Procedimiento de Gestión Laboral prohíbe el trabajo infantil y el trabajo forzoso, y se extiende a sus proveedores.

4.3 Eficiencia del uso de los recursos y prevención de la contaminación

4.3.a Eficiencia en el uso de recursos

El Puerto tiene una demanda máxima de cerca de 2 MW y dos subestaciones principales a las que se conectan generadores diésel con tanques de almacenamiento de combustible exteriores de 4.000 litros para brindar generación de emergencia. BPI adquiere electricidad de la red nacional de Barbados abastecida por Barbados Light and Power (BL&P) en ambas subestaciones (1 y 2). En la subestación 2, se instalaron dos sistemas fotovoltaicos (FV) con un total de 495 kW. Estos sistemas están conectados a la red mediante un contrato *buy-all sell-all* firmado con BL&P. Además, BPI cuenta con un tanque de 20.000 litros en la zona de los talleres principalmente como sistema de energía de emergencia. La Empresa está cambiando su equipo diésel a gasoil de bajo contenido de azufre. También cuenta con planes a mediano plazo para modificar todos los equipos de manejo de cargas y contenedores a energía eléctrica en lugar de diésel.

4.3.a.i Gases de efecto invernadero

A partir de octubre de 2022, el Puerto cuenta con dos grúas pórtico (STS) eléctricas montadas sobre carriles, una grúa móvil eléctrica y 14 carretillas pórtico o *straddle carriers* (eléctricas, o diésel y eléctricas). El Puerto planea pasar en un 100% a equipos totalmente eléctricos o híbridos en los próximos ocho años.

BPI debe calcular sus emisiones de gases efecto invernadero (GEI) y preparar un informe sobre los resultados. El primer informe se completará en 2023.

4.3.a.ii Consumo de agua

Toda el agua potable brindada a BPI proviene de la red de abastecimiento municipal. Los desechos cloacales sanitarios o municipales se tratan en las instalaciones de aguas residuales públicas. Hay estaciones de bombeo ubicadas dentro del Puerto y en sus inmediaciones para brindar asistencia en el traslado de desechos cloacales a la planta ubicada a aproximadamente una milla del Puerto. Además, hay planes implementados para reutilizar algunos de los efluentes tratados de la planta de tratamiento de desechos cloacales de Bridgetown de la BWA para drenar las cloacas.

BPI recolecta aguas pluviales de algunos de los techos del Puerto para utilizarla en los sistemas de refrigeración de las cargas y los contenedores. El Puerto utiliza aguas pluviales para limpiar los sistemas FV solares. Se utilizó agua de mar para refrigerar el viejo incinerador.

4.3.b Prevención de la polución

Como parte del SGAS, BPI, con la ayuda de un consultor externo, elaboró un plan de gestión de residuos, un plan de tratamiento del agua y de las aguas residuales, un plan de gestión de las emisiones y de la calidad del aire, y un procedimiento de gestión de productos peligrosos y de prevención de la contaminación.

El plan de gestión de residuos establece los lineamientos y las prácticas para la gestión de residuos sólidos generados por las operaciones del Puerto, tanto para actividades operativas del Puerto como para las

embarcaciones (de carga y cruceros) que dejan sus residuos en el Puerto. Este plan describe los procedimientos de BPI para: i) identificar, separar y determinar el destino final de los flujos de residuos sólidos que se manejan dentro del Puerto, ii) garantizar la prevención de la contaminación asociada con la generación de residuos sólidos, iii) asegurar el cumplimiento de los requisitos legales y regulatorios y las buenas prácticas ambientales y iv) evitar los riesgos comerciales y de responsabilidad que surjan del tratamiento y la disposición final de los residuos sólidos. El plan de tratamiento del agua y de las aguas residuales establece lineamientos para la gestión, el tratamiento y el control de los efluentes líquidos, y también para la gestión del consumo de agua en las actividades y servicios del Puerto. Este Plan se aplica a BPI, sus contratistas y proveedores que operan dentro del Puerto y cuyas actividades requieren consumo de agua, ya sea para beber o para uso industrial, y conllevan el potencial de generar efluentes líquidos como resultado de estas actividades. El Plan de Gestión y Seguimiento de la Calidad del Aire y de las Emisiones apunta a reducir las emisiones atmosféricas asociadas con las actividades de BPI, incluidas las emisiones fugitivas (tales como la generación de polvo de las cargas de productos sólidos a granel, los compuestos orgánicos volátiles y los gases de efecto invernadero), a proteger la calidad del aire y la salud de los trabajadores portuarios y de las comunidades locales, y a mitigar los generadores del cambio climático. BPI está en proceso de implementar estos planes, los cuales se aplican a contratistas y subcontratistas.

La construcción del Muelle 6 requerirá el dragado de aproximadamente 24.000 m³ de sedimento, que luego se utilizará como material de relleno para la construcción de la nueva posición de atraque. Antes de comenzar el dragado, BPI realizará pruebas (físicas y químicas) a los sedimentos que serán dragados. El dragado generará sólidos en suspensión en el cuerpo de agua, por lo que el permiso de la Oficina de la Primer Ministro recomienda monitorear diariamente la calidad del agua. BPI elaborará un plan de control de la calidad del agua para el Muelle 6 sobre la base de los planes de gestión existentes y que tenga en cuenta las recomendaciones de la Oficina de la Primer Ministro.

4.3.b.i Residuos

El Puerto recoge residuos sólidos de cruceros y barcos de carga, y también de sus propias operaciones. Los desechos, compuestos principalmente por papel, envases plásticos, restos de alimentos deshidratados, botellas de plástico, latas de aluminio, envases plásticos para alimentos, y vidrio se han venido incinerando en el emplazamiento desde la década de 1990. Sin embargo, en 2022, el incinerador cumplió su vida útil y BPI, con el apoyo de BID Invest, se encuentra ahora en proceso de adquirir uno nuevo con control de emisiones avanzado. El nuevo incinerador utilizará tecnología de punta que cumplirá con las reglamentaciones locales y las guías generales sobre medio ambiente, salud y seguridad de la IFC. Mientras tanto, el Puerto está quemando los residuos sólidos a cielo abierto ubicado de tal manera que los vientos predominantemente del este lleven el humo directamente al mar¹⁴. En la actualidad, las cenizas de la incineración se tratan como desechos no peligrosos y se transportan al vertedero local de St. Thomas para su disposición final.

BPI evaluará alternativas a la quema de sus residuos a cielo abierto, entre las cuales se pueden mencionar: i) solicitar el permiso a las autoridades pertinentes para desechar los residuos recogidos en vertederos activos, ii) minimizar la recolección de desechos internacionales y detener la recolección de residuos

¹⁴ Los residuos quemados de enero a septiembre de 2022 suman 2.712 m².

domiciliarios hasta que el nuevo incinerador esté en funcionamiento, y iii) prolongar la vida útil del incinerador actual. Según la gerencia de BPI, la legislación de Barbados establece que los desechos considerados internacionales no pueden salir de las instalaciones del Puerto y deben ser quemados.

4.3.b.ii Manejo de materiales peligrosos

El procedimiento de gestión de productos peligrosos y prevención de la contaminación establece el control sistemático de los productos peligrosos usados en las operaciones del Puerto o transferidos desde embarcaciones a las zonas de almacenamiento del Puerto para evitar la contaminación y controlar posibles derrames durante la manipulación, el almacenamiento, el uso y la disposición de estos productos. El documento incluye procedimientos para la gestión de productos peligrosos, medidas de mitigación y control, supervisión ambiental, acciones correctivas, implementación y seguimiento. Desde enero hasta septiembre de 2022, el Puerto empleó 484.038 litros de combustible diésel.

4.3.b.iii Manejo y uso de pesticidas

Para el control de roedores, la Empresa utiliza un método de gestión de plagas con trampas alrededor del puerto. La Empresa no utiliza plaguicidas químicos.

4.4 Salud y seguridad de la comunidad

4.4.a Salud y seguridad de la comunidad

Las comunidades de Westbury Housing Avenue y New Orleans, ubicadas a barlovento del Puerto y con una población total de 3.500 habitantes, son las comunidades más cercanas al Puerto. El Puerto no recibió queja alguna durante el último año de estas comunidades en relación con sus operaciones.

BPI maneja productos con base de petróleo que se importan y exportan a través del Puerto y abastece de fuel pesado a las embarcaciones. Para la prevención y gestión de los derrames de petróleo, la Empresa cuenta con un plan de contingencias y respuesta ante derrames de petróleo y sigue el Plan de Contingencias de Derrames de Petróleo Nacional (PCDPN). Estos procedimientos de respuesta ante emergencias se describen en el PRE de la Empresa.

La construcción del Muelle 6 aumentará el tránsito en la zona y podría molestar a los habitantes y comercios locales, a pesar de que ya están los pilotes en el sitio. BPI elaborará un plan de gestión del tránsito con la participación de los habitantes y propietarios de comercios locales. Un arrendador de BPI del puerto de calado reducido expresó su preocupación por el tránsito durante las operaciones de construcción del Muelle 6. Por lo tanto, BPI elaborará un plan de gestión del tránsito marítimo para la operación del Muelle 6.

4.4.b Personal de seguridad

BPI cuenta con un departamento de seguridad y utiliza personal de seguridad interna no armado. Todo el personal de seguridad está cubierto por el MA de BPI, y sigue los mismos términos y condiciones aplicados a los empleados del Puerto. Para todos los nuevos empleados de seguridad, la Empresa emite pruebas de

verificación de veracidad, realiza averiguaciones de antecedentes y pide un certificado de la policía en relación con el carácter del empleado o de la empleada y un examen médico.

4.5 Adquisición de tierras y reasentamiento involuntario

La tierra para la construcción del incinerador y las instalaciones FV pertenece al estado y está bajo la custodia de BPI. Por lo tanto, no fue necesario adquirir tierras para el Proyecto y, por lo tanto, no se anticipa reasentamiento involuntario alguno.

4.6 Conservación de la biodiversidad y gestión sostenible de los recursos naturales vivos

4.6.a Aspectos generales

A pesar de que el sitio es resultado de tareas de dragado y recuperación de tierras realizadas en 2002, en la superficie de la futura posición del muelle y en las aguas circundantes se encuentran formaciones de corales saludables, incluso pegado al canal por el que las embarcaciones ingresan al Puerto. De acuerdo con la Unidad de Manejo de la Zona Costera (CZMU, por su sigla en inglés)¹⁵, los arrecifes de coral constituyen el activo ecológico más importante de Barbados. En julio de 2020, dicha unidad elaboró el marco para la política de gestión integral de la zona costera (2020-2030) (ICZMF, por su sigla en inglés)¹⁶ para evaluar los riesgos climáticos y de desastres potenciales y mejorar la planificación y gestión de las zonas costeras. Los corales prestan cinco servicios principales al ecosistema: i) servicios de apoyo (protección costera, biodiversidad del hábitat, reciclado de nutrientes), ii) productos (alimentarios, biomédicos), iii) empleo y sustento (pesca, turismo), iv) recreación y belleza estética (buceo, pesca deportiva) y v) educación/inspiración espiritual (enseñanza, rituales culturales, inspiración creativa). La CZMU identifica tres tipos principales de arrecifes en Barbados, arrecifes periféricos, arrecifes de plataforma y arrecifes de parche, cada uno con componentes bentónicos específicos. La CZMU determinó 47 sitios de seguimiento para la salud del arrecife de coral y utilizó el índice de salud arrecifal (ISA) con una puntuación de 1 (crítica) a 5 (muy buena). En promedio, la condición de salud del coral en las islas es de 2,7 ISA. La prioridad nacional de gestión de Barbados, por lo tanto, es la conservación de la biodiversidad y la restauración del hábitat costero, lo cual resalta la salud de los corales.

El marco para la política de gestión integrada de la zona costera incluye la evaluación del hábitat bentónico, que indica la presencia de corales alrededor de las zonas costeras. La zona costera de todo el perímetro de la isla se divide en ocho subzonas. BPI se encuentra en la Subzona 7, franja A36¹⁷, lo que en forma preliminar indica que el lecho marino dentro del área del puerto, en general, está formado por arena con algunas áreas específicas de parches de arrecife de coral.

¹⁵ Un organismo gubernamental que busca garantizar que la costa conserve su función vital y central en el desarrollo económico, social y físico de Barbados.

¹⁶ <http://www.coastal.gov.bb/ICZMPlan>.

¹⁷ http://www.coastal.gov.bb/sites/default/files/ICZM%20Plan_Vol2_Seg3.pdf.

4.6.b Protección y conservación de la biodiversidad

4.6.b.i Hábitat natural

En el área de influencia del Puerto no queda hábitat natural terrestre. Asimismo, el sector para embarcaciones de calado reducido (marina) del Puerto consta de un puerto construido artificialmente bajo intenso uso industrial y comercial.

Los arrendadores del puerto para barcos de bajo calado (marina) de BPI, algunos de los cuales son operadores turísticos, indican que el destino turístico marino más cercano al Puerto es el arrecife ubicado a unos pocos kilómetros al noreste, visitado por el Atlantis Submarine.

4.6.b.ii Hábitat crítico

Según los hallazgos de la EIM, la estructura existente como muro de contención dentro de la superficie de construcción directa del Proyecto, desde la construcción de la estructura en 2002, ha sido colonizada por diversas especies de coral. Por tanto, en consonancia con los requisitos del permiso del Proyecto otorgado por la Oficina de la Primer Ministro, se elaborará e implementará un plan de reubicación de corales con el objetivo de alcanzar un crecimiento neto de la población para cada especie de coral afectado.

A fin de determinar las condiciones actuales del coral en el resto del área de influencia del Proyecto, BPI está organizando un relevamiento fotográfico de línea de base. Actualmente, la Empresa encargó un estudio para determinar el comportamiento de la pluma de sedimentos que se prevé serán generados por las actividades de dragado del Proyecto bajo diversos escenarios de oleaje y corrientes. Los resultados de estos dos estudios interrelacionados servirán de base para el desarrollo de procedimientos de gestión que se espera eviten totalmente un impacto indirecto sobre los corales en el área de influencia. Se anticipa que estos procedimientos girarán en torno a la utilización de barreras de turbidez y al seguimiento continuo de los parámetros de la calidad del agua durante las actividades de dragado. BPI incluirá dichos procedimientos como obligaciones del contratista del dragado.

Áreas legalmente protegidas y reconocidas internacionalmente

El Proyecto se encuentra en un puerto existente en tierra clasificada como zona industrial que no incluye ninguna área protegida por designación nacional ni internacional.

4.7 Pueblos indígenas

No hay comunidades indígenas ubicadas cerca del Puerto y no se espera que el Proyecto impacte en ningún pueblo indígena.

4.8 Patrimonio cultural

La jurisdicción del Puerto no cuenta con antecedentes de registro de objetos arqueológicos.

5. Acceso local a la documentación del proyecto

La documentación relacionada con el Proyecto se encuentra disponible en el siguiente enlace:

Informes anuales de BPI: <https://www.barbadosport.com/annual-reports>

Manual de BPI: <https://www.barbadosport.com/barbados-port-handbook>