

Documento de la Cooperación Técnica (CT)

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	Haití
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la ejecución de los proyectos viales en Haití
▪ Número de CT:	HA-T1228
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Pablo Guerrero, Jefe de equipo (INE/TSP); Rafael Poveda (TSP/CEC); Manuel Pastor, Olga Mayoral (INE/TSP); Gilles Mori, Paola Malato (TSP/CHA); Ednoux Dormeus (CDH/CHA); Renaud Tahon, Andrew Drumm y Maria Elena Castro (VPS/ESG); Romina Emanuela Kirkagacli (FMP/CHA); y Taos Aliouat (LEG/SGO)
▪ Indicar si es: Apoyo Operativo, Apoyo al Cliente, o Investigación y Difusión	Apoyo Operativo
▪ Si es Apoyo Operativo, proveer número y nombre de la operación que apoyará la CT:	Apoyo al Sector Transporte en Haití II (2794/GR-HA); Apoyo al Sector Transporte en Haití III (3085/GR-HA); Apoyo al Sector Transporte en Haití IV (3190/GR-HA); Apoyo al Sector Transporte en Haití (2663/GR-HA); y Apoyo al Sector Transporte en Haití V (3570/GR-HA).
▪ Referencia a la Solicitud: (IDBDOCS #)	IDBDOCS #40747858
▪ Fecha del Abstracto de CT:	28 de octubre de 2016
▪ Beneficiario (países o entidades que recibirán la asistencia técnica):	Haití
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto	IDB - Pablo Guerrero
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	InfraFund (IPF)
▪ Financiamiento Solicitado del BID:	US\$500.000
▪ Contrapartida Local, (en especie):	US\$100.000
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	36 meses
▪ Fecha de Inicio Requerido:	Diciembre 2016
▪ Tipos de consultores (firmas o consultores individuales):	Firmas y consultores individuales
▪ Unidad de Preparación:	División de Transporte (INE/TSP)
▪ Unidad Responsable de Desembolso (UDR):	División de Transporte (INE/TSP)
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	No
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ Prioridad Sectorial GCI-9:	No

II. Justificación y Objetivos de la CT

- 2.1 La red vial nacional haitiana cuenta con una longitud de 962 km, designando a Haití como uno de los países de América Latina con la densidad vial más baja, de 0,13 km/km² (el promedio de la región es de 0,46 y el de la región del Caribe 1,29). Asimismo, solo el 30% de la red vial está pavimentada, por debajo del porcentaje promedio para América Latina y el Caribe (ALC) de 39%. La calidad de la red vial en

Haití impacta en los costos de transporte de las mercancías desde las regiones productivas hasta los corredores que conectan el país al mercado doméstico y los puertos.

- 2.2 Para cumplir la meta de ampliación del sector productivo se requerirá una importante inversión en infraestructura caminera para poder proveer de insumos al agro, así como para llevar los productos a sus distintos puntos de procesamiento y venta. Dentro de este contexto, el Banco apoya al Gobierno de Haití (GdH) para alcanzar las metas propuestas en transporte carretero, tanto con el financiamiento como con el apoyo técnico a la gestión de proyectos.
- 2.3 Los desafíos técnicos, institucionales y financieros en el sector transporte en Haití y en particular, los relacionados con la ejecución técnica y ambiental de los proyectos de infraestructura vial, requieren de un monitoreo y acompañamiento permanente del Banco. Este monitoreo no está previsto en los recursos de donación que son aprobados para financiar las inversiones de obras. Los bajos niveles históricos de inversión, la vulnerabilidad a fenómenos climáticos y desastres naturales y los retos institucionales para la construcción de la vialidad, sistémicamente han contribuido en una deficiente y menos eficaz gestión de la construcción de proyectos viales.
- 2.4 Dentro de los retos institucionales se desatacan las áreas de gestión ambiental y social del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones (MTPTC) y el apoyo con la implementación de planes de manejo y servidumbres de paso. La mitigación de los riesgos asociado a la liberación de los terrenos necesarios para la ejecución de las obras ha sido identificada como el mayor desafío para la ejecución de las obras de infraestructuras en el país. En varios proyectos viales financiadas por el Banco, podrían presentarse problemas y retrasos importantes para ejecutar las expropiaciones y compensaciones que pueden conllevar sobrecostos significativos en los contratos de obra y supervisión.
- 2.5 La vulnerabilidad al riesgo de incumplimiento de las salvaguardas sociales y medioambientales en Haití es significativa desde un punto de vista medioambiental. A pesar de un esfuerzo continuado para reforzar las capacidades de la Unidad Central de Ejecución (UCE) del MTPTC, todavía existen limitaciones en lo que respecta a la capacidad técnica del personal responsable del diseño estratégico de los proyectos, su gestión y supervisión.
- 2.6 Complementariamente, los estudios y diseños viales requieren de precisiones técnicas en puntos críticos como estabilización de taludes, correcciones al trazado, y validación técnica cuando la infraestructura requiere un cambio de alcance durante la ejecución. La construcción de las obras viales, ha delineado otro riesgo significativo cuyo origen radica en los estudios de ingeniería que fueron aprobados por el GdH, los cuales deben ser mejorados en sus detalles y precisiones técnicas, lo que ha limitado prever alcances técnicos integrales desde el proceso de licitación, en la etapa de ejecución y cierre de los contratos. Esta sintomatología es generalizada en todos los proyectos, inclusive en las obras para la rehabilitación del Aeropuerto Internacional de Puerto Príncipe. Remediar las imprecisiones técnicas, mitigaría los riesgos de retrasos y aumento de costos a los cuales estarían sujetos muchos de los proyectos en ejecución.
- 2.7 Con estos antecedentes, el objetivo de esta Cooperación Técnica (CT) es apoyar las actividades de mitigación de riesgos de proyectos de infraestructura de transporte financiados por el Banco en Haití mediante: (i) el mejoramiento de las estrategias utilizadas para despejar el derecho de paso; (ii) la profundización del análisis de

ingeniería técnica que están aprobadas, las que están en preparación, así como las modificaciones de los proyectos en curso; y (iii) fortalecer e implementar evaluaciones técnicas, y el monitoreo de los aspectos ambientales, sociales y técnicos de las operaciones.

III. Descripción de las actividades y resultados

- 3.1 Esta CT se ejecutará por medio de tres componentes.
- 3.2 **Componente 1. Elaboración de estrategias de reasentamientos y otras acciones para asegurar la viabilidad socioambiental.** Este componente desarrollará actividades para la mitigación de impactos sociales, de oposición local y de retrasos en la construcción por ocupación del derecho de vía. Las estrategias propondrán un marco de actuación que guiarán los reasentamientos involuntarios y complementarán los estudios de diseño durante la fase de arranque del proyecto. Asimismo, se podrán financiar otros estudios puntuales que resulten necesarios para asegurar el derecho de vía tales como estudios de predios, usos del suelo, afectaciones a servicios básicos u otros servicios que impidan un adecuado cumplimiento a tiempo de la liberalización del frente de obra. Finalmente, se contará con un estudio para de análisis de las instituciones, normativa, lo que derivará en una propuesta de mejora para la implementación de acciones vinculantes a reasentamientos y expropiaciones.
- 3.3 **Componente 2. Revisión de estudios de preinversión y complementación específica de diseños finales.** Este componente financiará trabajos que complementen los estudios finales propuestos para la construcción como diseños puntuales de estabilidad de taludes, control de inundaciones, cambios de diseño geométrico en puntos críticos, comprobación de diseño de estructura de pavimentos, etc. Aun existiendo estudios de preinversión y diseños básicos, este componente podrá apoyar la actualización de estudios y precios unitarios mediante la contratación de consultores para revisar y dar recomendaciones a los estudios que deban ser actualizados.
- 3.4 **Componente 3. Evaluaciones y acompañamiento Ambiental, Social y Técnico de las operaciones.** Este componente financiará estudios y evaluaciones ambientales recurrentes, así como firmas para la buena ejecución de los contratos actuales, incluyendo auditorías técnicas, control de cantidades de obra con vehículos no tripulados. Del mismo modo se contratarán evaluaciones técnicas sobre estudios de ingeniería existentes de forma que se minimice el riesgo de sobrecostos durante el proceso de ejecución de los trabajos de rehabilitación. Por último, se financiará la revisión de los modelos de contratos actuales con los contratistas y las firmas de supervisión.
- 3.5 Es importante señalar que la CT, apoyará la ejecución de donaciones en ejecución, los cuales están alineados con la estrategia de Haití para el período 2011-2015 (GN-2646). Esta estrategia designa al sector transporte como uno de los seis sectores prioritarios y dirige los recursos del Banco a: (i) rehabilitar y mejorar la red primaria para consolidar un sistema de carreteras que proporciona una conexión segura y fiable entre las principales ciudades, puertos y aeropuertos de Haití; y (ii) aumentar la capacidad del MTPTC.
- 3.6 La CT facilitará para que a través la ejecución de las donaciones se contribuya al Marco de Resultados Corporativos 2016-2019 (GN-2727-4) (CRF), mediante el indicador de producto: kilómetros de caminos rehabilitados. La CT también

contribuye a materializar la actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB- 3008) cuyos programas se alinean con el desafío de desarrollo de Productividad e Innovación: (i) proveyendo infraestructura de calidad que garantice el acceso a los servicios públicos de manera fiable y permanente; y (ii) incrementando la productividad de la economía a través de la mejora de la eficiencia del transporte. Además, se alinea, con el área transversal de “Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental”.

- 3.7 El esquema de ejecución de la CT plantea la participación del MTPTC a través de la Unidad Central de Ejecución (UCE) y de la oficina del Asesor General del Ministro. Los productos de las consultorías serán el resultado del trabajo coordinado con los insumos de la UCE las direcciones departamentales del MTPTC, las firmas de supervisión, los contratistas, el Banco y la experiencia de los contractuales.

Matriz de Productos y Resultados Indicativa

El resultado de esta CT es apoyar las actividades de mitigación de riesgos de proyectos e de infraestructura vial y aérea financiados por el Banco en Haití									
Resultado	Unidad medida	Línea Base		Año 1	Año 2	Año 3	EOP	Medio de Verificación	Costo Estimado US\$
Donaciones en ejecución en Haití ejecutados en tiempo y costo.		0	P	0	0	1	1	Reporte de Implementación de la CT	
Producto	Unidad medida	Línea Base		Año 1	Año 2	Año 3	EOP	Medio de Verificación	Costo Estimado US\$
Componente 1. Elaboración de estrategias de reasentamientos y otras acciones para asegurar el derecho de vía.									
Planes de trabajo para solventar los temas de reasentamientos conforme a las políticas y salvaguardas ambientales del Banco y del país, para los proyectos viales: Les Cayes Jeremie, Gonaives – Ennery, Ennery-Plaisance, Croix des Bouquets. Implementados.	Plan de Trabajo (#)	0	P	2	2	0	4	Informes Ambientales sobre resultados de la implementación del plan de trabajo	60.000
Estudio y plan de afectaciones y uso de suelo de la vía Ennery-Plaisance, implementados.	Plan de Afectaciones (#)	0	P	1	0	0	1	Informes Ambientales de afectaciones y uso de suelo	40.000
Estudio de análisis de las instituciones, normativa, propuesta de mejora para la implementación de acciones vinculantes a reasentamientos y expropiaciones, elaborado.	Estudio (#)	0	P	0	1	0	1	Informes Ambientales de afectaciones y uso de suelo	20.000

Componente 2. Revisión de estudios de preinversión y complementación específica de diseños finales.									
Estudios de evaluación geotécnicos, de drenaje y eléctricos para la rehabilitación de la pista "Toussaint Louverture International Airport", elaborados.	Estudios de Evaluación Técnica (#)	0	P	1	0	0	1	Informes de consultores recibidos y aprobados por el Banco	40.000
Auditoría Técnica y financiera de las obras del proyecto en construcción en el aeropuerto, elaborada.	Auditoría Técnica (#)	0	P	0	1	0	1	Informes de consultores recibidos y aprobados por el Banco	40.000
Estudio para evaluar las órdenes de trabajo en puntos críticos en la vía Ennery-Plaisance, elaborado.	Estudio técnico (#)	0	P	0	1	0	1	Informes de consultores recibidos y aprobados por el Banco	80.000
Evaluación de los estudios y obras en puntos críticos de la vía "Camps Coq-Vandruil", terminado.	Estudio técnico (#)	0	P	0	1	0	1	Informes de consultores recibidos y aprobados por el Banco y la UCE	40.000
Evaluación de los costos unitarios en el sector transporte en Haití, y propuesta para la estandarización de precios unitarios definidos en base al desagregado de los costos directo, elaborado.	Estudio de costos (#)	0	P	0	1	0	1	Informes de consultores recibidos y aprobados por el Banco	40.000
Componente 3. Evaluaciones y acompañamiento ambiental, social y técnico de las operaciones.									
Evaluación y acompañamiento ambiental de las vías "2794/GR-HA entre Gonaïves et Ennery; 3085/GR-HA, entre Ennery et Plaisance; et 3190/GR-HA, entre Plaisance et Camp Coq", ejecutadas.	Evaluaciones ambientales	0	P	0	2	1	3	Informes Ambientales de afectaciones y uso de suelo	120.000
Estudio de Línea Base y monitoreo para el progreso físico, ambiental de las obras de carreteras en Haití con equipo aéreo no tripulado, desarrollado.	Estudio (#)	0	P	1	0	0	1	Informes Ambientales de afectaciones y uso de suelo	20.000

IV. Presupuesto indicativo

- 4.1 El presupuesto estimado de la CT es de US\$600.000, de los cuales US\$500.000 serán provistos por el Banco y US\$100.000 serán provistos por la contrapartida en especie. La distribución de costos se presenta en el siguiente cuadro.

Presupuesto Indicativo (US\$)

Componente	BID/ InfraFondo	Contrapartida local (en especie)	Total
1. Elaboración de estrategias de reasentamientos y otras acciones para asegurar el derecho de vía	120.000	65.000	185.000
2. Revisión de estudios de preinversión y complementación de diseños finales	240.000	10.000	250.000
3. Evaluaciones y acompañamiento Ambiental, Social y Técnico de las operaciones	140.000	25.000	165.000
Total	500.000	100.000	600.000

- 4.2 En virtud de su naturaleza regional y una vez revisada la disponibilidad de fuentes alternativas de financiamiento, la presente CT será financiada con recursos del InfraFondo en concordancia con los Criterios de determinación de la elegibilidad de programas del Banco para su financiamiento con recursos del Capital Ordinario destinados a programas especiales y operaciones no reembolsables (documento GN-2404-7).

V. Agencia ejecutora y estructura de ejecución

- 5.1 El organismo ejecutor de la CT será el Banco, a través de INE/TSP. Será el encargado de la preparación y la publicación de solicitudes de expresiones de interés, la elaboración de listas cortas, la preparación y distribución de solicitudes de propuestas, la evaluación y selección de los consultores conforme a los criterios establecidos en las solicitudes de propuestas, y la negociación de los contratos respectivos.
- 5.2 Se mantendrá diálogo con la UCE de los programas viales para: (i) la elaboración de los términos de referencia para la contratación de los servicios de consultoría; (ii) la revisión de las propuestas técnicas; y (iii) el seguimiento y la supervisión.
- 5.3 El Banco contratará los servicios de consultores individuales, firmas consultoras y servicios diferentes de consultoría de conformidad con las políticas y procedimientos vigentes del Banco
- 5.4 El tiempo de ejecución y desembolsos de la CT se estima en 36 meses.

VI. Riesgos importantes

- 6.1 No se anticipan riesgos significativos en la ejecución de esta CT.

VII. Salvaguardias ambientales

- 7.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la contratación de servicios de asistencia técnica y la elaboración de estudios. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas del Banco (OP-703), y debido a la naturaleza y objetivos de la CT, y sus impactos y riesgos socioambientales, la clasificación de esta operación es Categoría "C" ([Formulario de Análisis de Salvaguardias y Filtro de Políticas de Salvaguardias](#)).

Anexos Requeridos:

- [Anexo I. Carta de Solicitud del Gobierno¹](#)
- [Anexo II. Términos de Referencia](#)
- [Anexo III. Plan de Adquisiciones](#)

¹ Adicionalmente, se deberá contar con una carta del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) antes del inicio de la ejecución de las actividades previstas en esta cooperación técnica.