

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

## **HAITÍ**

### **PROGRAMA DE APOYO AL DESARROLLO DEL SECTOR TRANSPORTE DE HAITÍ**

**(HA-L1046)**

#### **PROPUESTA DE FINANCIAMIENTO NO REEMBOLSABLE**

Este documento fue preparado por el Equipo de Proyecto compuesto por: Rosana Brandao (INE/TSP), Jefe de Equipo; Jean Paul Velez, Caterina Vecco y Giovanna Mahfouz (INE/TSP); Raúl Rodríguez Molina (VPC/007); Ariel Rodríguez y Marisa Etienne Salnave (PDP/CHA); Javier Jiménez Mosquera (LEG/SGO); Mary Eloise Canfield (VPS/ESG) y Oscar Caviglia (Consultor). Pablo Guerrero (INE/TSP) fue el revisor del documento.

## ÍNDICE

I.	DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Y MONITOREO DE RESULTADOS .....	2
A.	Lineamientos Estratégicos para los Programas de Transporte en Haití .....	2
B.	Antecedentes, Problema y Justificación .....	4
C.	Objetivo, Componentes y Costos .....	8
D.	Matriz de Resultados e Indicadores Principales .....	9
II.	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS.....	10
A.	Instrumento de Financiación y Condiciones Contractuales.....	10
B.	Riesgos Ambientales y Sociales y Medidas de Mitigación .....	10
C.	Riesgo Fiduciario.....	12
D.	Manejo Financiero .....	12
E.	Otros Temas y Riesgos .....	12
III.	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN .....	13

## ANEXOS

- ANEXO I: Resumen de Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM)  
ANEXO II: Marco de Resultados  
ANEXO III: Resumen de Plan de Adquisiciones

### ENLACES ELECTRÓNICOS

#### REQUERIDOS

1. Plan de Adquisiciones  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35180691>
2. Plan Operativo Anual (POA)  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35178363>
3. Esquema de Monitoreo y Evaluación  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35178360>
4. IGAS - Informe de Gestión Ambiental y Social del Programa  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35180139>

#### OPCIONALES

5. Factibilidad Económica  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35178368>
6. Factibilidad Económica – Anexos RN1 y RN2  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35180149>  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35180151>
7. Carta solicitud de la nueva operación  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35178350>
8. *Haiti – Proposal for adicional financing for 2010*  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35178351>
9. Justificación de financiamiento de costos adicionales (GN-2329 de septiembre de 2004).  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35178348>
10. Organigrama de la UCE  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1103501>
11. Manual de Operaciones 991/SF-HA  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1103502>
12. Manual de Operaciones 1638/SF-HA  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1103504>
13. Plan de Transporte del MTPTC  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1098413>
14. Plan Nacional de Reconstrucción y Desarrollo de Haití  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35176549>
15. Situación de los préstamos 991/SF-HA y 1638/SF-HA  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35213770>
16. Informe del Consultor de Apoyo a la Gestión de las Operaciones de Transporte en Haití, agosto 2009: <http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35140726>  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35140739>
17. Mapa : <http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35142142>
18. Inversiones Estimadas del Programa de Apoyo al Desarrollo del Sector de Haití para 2011-2015  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35188148>
19. Situación de la Red Vial en Haití – 2004  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35188209>

## SIGLAS Y ABREVIATURAS

BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CNE	Compañía Nacional de Equipos
CO	Capital Ordinario
DD	Dirección Departamental, MTPTC
EBP	Estrategia del Banco con el País
FER	<i>Fond d'Entretien Routier</i> – Fondo de Mantenimiento Vial
FOE	Fondo de Operaciones Especiales
Gd H	Gobierno de Haití
IGAS	Informe de Gestión Ambiental
MDTF	<i>Multi-Donor Trust Fund</i>
MTPTC	Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones
OPEP	Organización de Países Exportadores de Petróleo
PGAS	Plan de Gestión Ambiental y Social
PIB / PBI	Producto Interno Bruto
PADTH	Programa de Apoyo al Desarrollo del Sector de Transporte de Haití
POD	Propuesta de Desarrollo de la Operación
RN1	Ruta Nacional 1
RN2	Ruta Nacional 2
RN5	Ruta Nacional 5
SGA	Sistema de Gestión Ambiental
TdR	Términos de Referencia
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económico
TMD	Tráfico Medio Diario
UCE	<i>Unité Centrale d'Exécution</i> - Unidad Central de Ejecución
VAN	Valor Actual Neto

**HAITÍ**  
**PROGRAMA DE APOYO AL DESARROLLO DEL SECTOR TRANSPORTE DE HAITÍ**  
**(HA-L1046)**

**RESUMEN DEL PROYECTO**

<b>Términos y Condiciones Financieras</b>				
Beneficiario: República de Haití			Condiciones del financiamiento no reembolsable	
			Plazo de amortización	N/A
<b>Organismo Ejecutor:</b> Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones (MTPTC).			Período de gracia	N/A
<b>Fuente</b>	<b>Monto (US\$)</b>	<b>%</b>	Período de desembolso	3 años
BID (Facilidad No Reembolsable)	29.000.000	100	Inspección y vigilancia	N/A
Local	0.00		Comisión de Crédito	N/A
<b>Total</b>	<b>29.000.000</b>	<b>100</b>	Moneda:	Dólares EEUU
<b>Esquema del Proyecto</b>				
<p><b>Objetivo y descripción:</b> El objetivo general es mejorar la capacidad y eficiencia del sector de transporte de Haití, promoviendo una mejor accesibilidad a las regiones productivas del país, la disminución de los costos de operación de transporte, tiempo de viaje y contribuyendo de esta manera al desarrollo económico y social sostenible de Haití. El objetivo específico de este programa es continuar apoyando la ejecución de las obras destinadas a mejorar las condiciones físicas de circulación y de seguridad en la red vial nacional. Para ello, el programa incrementará los recursos para los proyectos financiados con los Préstamos 991/SF-HA y 1638/SF-HA para garantizar el alcance de sus principales objetivos de desarrollo en relación con la rehabilitación de los principales ejes viales del país.</p>				
<p><b>Condiciones contractuales especiales:</b> (a) <b>previas al primer desembolso:</b> (i) presentación al Banco del proyecto ejecutivo de las obras en la Ruta Nacional 1 (RN1) en los tramos Bon Repos - Titanyen y Xaragua - Saint Marc; (ii) adendas prorrogando el plazo y modificando los montos respectivos de los contratos de las auditorías operativas/financieras financiadas bajos los contratos de préstamo 991/SF-HA y 1638/SF-HA; (iii) adendas prorrogando el plazo y modificando los montos respectivos de los contratos de obras y de supervisión financiados bajo los contratos de préstamo 991/SF-HA y 1638/SF-HA incluyendo las condiciones ambientales para ejecución de obras que se establezcan en el PGAS; y (iv) selección y contratación de las auditorías ambientales y sociales mediante recursos del programa HA-L1027 actualmente en preparación (¶2.2); y (b) <b>durante la ejecución del programa:</b> (i) presentación de los planes operativos anuales del programa (¶3.7); (ii) realización de auditorías operativas, financieras y ambientales (¶3.8); y (iii) el inicio de cualquier obra está condicionado a la existencia de servicios de supervisión correspondientes (¶3.5).</p>				
<p><b>Excepciones a las políticas del Banco:</b> Excepción a la política OP-504 y guías del Banco sobre gastos retroactivos a fin de reconocer retroactivamente un monto de cerca de US\$6.700.000. (¶3.6).</p>				
<p><b>Aspectos especiales:</b> No existen.</p>				
<p><b>El proyecto es coherente con la Estrategia de País:</b> Sí [x] No [ ]</p>				
<p><b>El Proyecto Califica Como:</b> SEQ[x] PTI [ ] Sector [ ] Geográfica[ ] %Beneficiarios [ ]</p>				

## I. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Y MONITOREO DE RESULTADOS

### A. Lineamientos Estratégicos para los Programas de Transporte en Haití

- 1.1 **Situación de Haití<sup>1</sup>.** Haití cuenta con 9 millones de habitantes, 76% de los cuales vive debajo de la línea de pobreza (56% en pobreza extrema), lo que lo hace el país más pobre del continente. El PIB (2009) es US\$7.000 millones, es decir US\$780/habitante. Haití ha sido castigado en los últimos años por varios fenómenos naturales graves (lluvias intensas, huracanes, etc.) y ha sufrido las consecuencias de las crisis económicas internacionales. El terremoto acontecido el 12 de enero de 2010 (el sismo) ha sido un duro golpe para el país, provocando cerca de 300.000 pérdidas de vidas y afectando aproximadamente 3.5 millones de habitantes.
- 1.2 El sismo referido afectó fuertemente la infraestructura pública y habitacional de la capital Port-au-Prince y alrededores, tal como Léogane. Estos efectos destructivos alcanzaron casi US\$8.000 millones en daños y pérdidas, previéndose que conlleve a una caída del PIB del orden del 8% para 2010. Asimismo, la destrucción en la capital provocó una migración interna, pues parte importante de la población afectada en la zona de desastre (600.000 personas, casi 7% de la población total), se vieron obligadas a desplazarse a otras localidades del país para contar con alojamiento o medios de vida<sup>2</sup>, situación que podría prolongarse. Ello afectó las demandas de transporte en el país. Esta nueva situación poblacional hace que las limitaciones previas asociadas a la conectividad del país se tornen más críticas.
- 1.3 La infraestructura de transporte sufrió daños por US\$300 millones. El sismo afectó la infraestructura vial sólo localmente<sup>3</sup> en virtud de la concentración de sus efectos en torno a Port-au-Prince, provocando daños serios en el puerto y aeropuerto, por ello, parte del tráfico de mercancías que se movilizaba por el puerto, se desplaza ahora por vía terrestre modificándose también por esta razón los flujos terrestres.
- 1.4 La situación especial de Haití, luego del referido terremoto, ha convocado la ayuda de la comunidad internacional en diversas formas, incluyendo importantes programas de ayuda financiera mediante donaciones para la reconstrucción del país (inversiones en infraestructura, entrenamiento, subsidios, etc.). El conjunto de las donaciones bilaterales y multilaterales comprometidas alcanzan a US\$9.000 millones para la próxima década.

---

<sup>1</sup> Fuentes bibliográficas: (¶1.1): "Action plan for National Recovery and Development of Haiti". Government of The Republic of Haiti, March 2010; "Infrastructure and Institutions Emergency Recovery Project". World Bank, March 2010; and CIA – The World Factbook - Haiti; (¶1.1, ¶1.2 y ¶1.3): "Haiti. Earthquake PDNA: Assessment of damage, losses, general and sectoral needs", March 2010; and (¶1.4): <http://www.haiticonference.org/spanish/comunique.html>

<sup>2</sup> No se dispone de información respecto del tamaño y localización de los nuevos asentamientos; no obstante, se conoce que los emigrados se han ubicado en Cap Haïtien (Departamento Norte), Jacmel, Les Cayes y Jérémie (Departamentos Sur y Sureste), así como en zonas rurales.

<sup>3</sup> Se identificaron daños menores en pavimentos (fisuras y dislocamientos) y puentes (fugas de material en terraplenes de acceso) sobre la Ruta 2 (Port-au-Prince-Léogane), y daños menores (deslizamientos de tierra) en la Ruta 4 (Carrefour-Jacmel).

- 1.5 Este cúmulo de ayuda incrementado por causa del desastre se espera brinde un impulso al desarrollo del país, mejorando el ingreso medio en un plazo aproximado de una década. Este esfuerzo así encauzado podría provocar un salto cualitativo en la situación de Haití, cuya trascendencia iría mucho más allá de la reconstrucción de daños por causa del sismo, por lo que la actual coyuntura presenta una oportunidad histórica que no debería desaprovecharse para beneficio de su población.
- 1.6 **El Programa de Apoyo al Desarrollo del Sector Transporte de Haití.** El sector transporte en Haití, independientemente de los efectos del sismo, arrastra carencias de infraestructura que llevan ya muchos años y responden a debilidades en el soporte institucional del sector y la falta crónica de recursos. Dichas carencias se hacen más críticas frente al planteo de un esfuerzo internacional de reconstrucción tras el sismo, ya que los diferentes programas de ayuda internacional y el acceso de la población a los servicios sociales esenciales dependerán de forma importante de una infraestructura de transporte funcional a esos efectos.
- 1.7 La contribución al sector transporte de Haití debe ser eficaz y más que nunca oportuna. En este sentido, es necesaria una fuerte intervención financiera, concentrada en pocos años y planeada con una visión integral del sector. En ese sentido, el Banco liderará la conformación del “Programa de Apoyo al Desarrollo del Sector Transporte de Haití” (PADTH). En una primera etapa (PADTH 1), el Banco prevé aportar US\$54 millones al PADTH, mediante la aprobación del presente programa y del programa HA-L1027 que se está preparando paralelamente. En una segunda etapa, se estiman inversiones del orden de US\$400 millones a ejecutarse en 2011-2015, que se espera sean financiadas con recursos del Banco y recursos de cofinanciamiento canalizados por el *Multi-Donor Trust Found* (MDTF), una vez la Comisión Interina para la Reconstrucción de Haití los apruebe.
- 1.8 En discusiones programáticas sostenidas entre representantes del Gobierno de Haití (GdH) y funcionarios del Banco, se acordó que en su segunda fase, PADTH 2, este deberá enfocarse en: (i) rehabilitación o mejora de las vías troncales, con objeto de asegurar la integración física del país, posibilitando la conexión segura y confiable entre las principales ciudades del país y la conexión con la República Dominicana; (ii) rehabilitación o mejora de vías secundarias, en su función de alimentadoras de vías troncales o de vínculo entre ellas; (iii) mejora de vías rurales, en su función de apoyo de las áreas productivas con potencial de desarrollo económico agropecuario; (iv) rehabilitación y mejoramiento del Aeropuerto Internacional Toussaint Louverture que brinda servicio a Port-au-Prince y es la principal puerta de entrada al país; y (v) mejoras en el mantenimiento vial, apoyando la empresa estatal Compañía Nacional de Equipos (CNE) a emprender la tarea. La tabla I a continuación resume los valores estimados de la distribución de los recursos del PADTH 2 que son adicionales a este préstamo y al HA-L1027, los cuales corresponden a PADTH 1. Los detalles de la segunda etapa se presentan en el [enlace 18](#).

**Tabla I- Resumen de la distribución de los recursos del PADTH 2 (US\$ miles)**

	Km	Costo Estudios	Costo Super	Costo Obras	Costo Total	Inicio Estudio	Inicio Obras
1) Gonaives – Ennery	30	(0.50)	2.25	45.00	47.75	6/10	2/11
2) Ennery – Cap Haitien	70	(0.15)	3.00	60.00	63.00		10/10
3) Carrefour Joffre – Port de Paix	73	(1.00)	3.20	75.00	79.20	8/10	4/11
4) Croix des Bouquets – Malpasse	43	Disponibles	1.25	25.00	26.25		10/10
5) Petite Riviere – Petit Trou de Nippes	25	Disponibles	1.25	25.00	26.25		7/10
6) Petit Trou de Nippes – Baraderes	18	(0.40)	1.00	20.00	21.40	8/10	5/11
7) Baraderes – Pestel – Carrefour Charles	53	1.00			1.00	10/10	
8) Vias Urbanas	20	0.50	1.50	30.00	32.00	8/10	2/11
9) Vias Rurales	100	1.40	2.25	40.00	43.65	8/10	1/11
10) Aeropuerto (pista/ terminal/ concesión)		0.90	1.60	30.00	32.00		
11) Otros estudios técnicos		10.00			10.00	7/10	
12) Mantenimiento vial				11.90	10.00		1/12
13) Administración del programa/ Fortalecimiento institucional					7.00		
<b>TOTAL</b>		<b>13.80</b>	<b>17.30</b>	<b>361.9</b>	<b>400.00</b>		

## **B. Antecedentes, Problema y Justificación**

- 1.9 **Red vial de Haití.** Con una red de 3,400 km de rutas, una población de 9 millones de habitantes (60% de los cuales viven en áreas rurales), y una superficie de 28,000 km<sup>2</sup>, la densidad vial de Haití (0,4 km/1.000 hab.; 0,12 km/km<sup>2</sup>) es muy pequeña en comparación con los promedios de América Latina y el Caribe (7,1 km/1.000 hab.; 0,14 km/km<sup>2</sup>, respectivamente). Si sólo se consideran las porciones pavimentadas de la red, la diferencia se hace aún más ostensible. El 20,3% (690 km) de las rutas y caminos corresponde a la red primaria, que conecta las mayores ciudades y poblaciones con Tráfico Medio Diario (TMD) de entre 1.000 y 6.000 vehículos por día. La red secundaria que conecta centros urbanos con la red primaria, suma 1.508 km (44,4% del total) y tiene TMD entre 200 y 1.100 vehículos diarios. La red terciaria conecta las comunidades y establecimientos rurales con la red secundaria. El alto grado de deterioro de la red vial, su falta de mantenimiento y la discontinuidad en varios tramos no asegura la accesibilidad del territorio o un tránsito seguro. En 2004, se estimaba que sólo el 5% de la red vial estaba en buenas condiciones y el 80% en mal o muy mal estado. Esta situación refleja el alto grado de deterioro que se había venido acelerando en los últimos años, como se muestra en la tabla presentada en el [enlace 19](#).
- 1.10 El mantenimiento vial que se practica en Haití es muy deficiente y alcanza tan sólo alrededor del 10% de la red. El presupuesto del MTPTC no distingue claramente las asignaciones para inversión (construcción o rehabilitación) y mantenimiento (rutinario o periódico), y ha sido siempre altamente fluctuante según las posibilidades del país. En 2003 se aprobó la ley de creación del Fondo de Mantenimiento Vial (FER, por su siglas en francés), y existen programas aprobados por el Banco, el Banco Mundial y la Unión Europea para fortalecer la nueva institución y financiar los primeros años de su funcionamiento. A pesar de los modestos financiamientos que dispone el FER se están generando las condiciones para que el mantenimiento se incorpore a la cultura vial haitiana y permita sostener las inversiones realizadas en carreteras.



- 1.11 **Participación del Banco en el sector de transporte en Haití.** El Banco es la principal fuente de financiamiento de inversiones en Haití y ha tenido presencia permanente en el país durante los años de mayor crisis y ha mantenido abiertas sus oficinas en todo momento. En lo que se refiere al sector transporte, en la última década, el Banco se ha concentrado en las áreas de desarrollo y mantenimiento vial, y en el fortalecimiento institucional del Ministerio de Obras Públicas, Comunicaciones y Transporte (MTPTC). Para tal fin se han aprobado financiamientos para la mejora y rehabilitación de vías troncales y secundarias (1638/SF-HA por US\$50 millones), (991/SF-HA por US\$50 millones) y (1922/GR-HA por US\$75 millones). De igual manera, se han aprobado diversas cooperaciones técnicas de apoyo a la ejecución de los proyectos (ATN/8676-HA, ATN/8959-HA y ATN/8960-HA), y en 2004 se aprobó la ATN/8957-HA para la “Actualización de Inventario y Clasificación Vial”. El principal valor agregado del Banco, en adición a los financiamientos/donaciones en Haití, se ha dirigido al apoyo técnico para la mejor utilización y concentración de los recursos financieros disponibles en las principales intervenciones acordadas al desarrollo institucional del sector y a la movilización de importantes cofinanciamientos (CAD75 millones de Canadá, por ejemplo).
- 1.12 **Estrategia de país.** El programa es consistente con la Estrategia del Banco con el País (EBP) 2007-2011 aprobada por el Directorio en 2007 (GN-2465). La EBP se orienta al crecimiento económico centrado en la promoción de la infraestructura en los sectores de transporte y energía, el sector de agricultura y el sector privado, y al mismo tiempo al fortalecimiento de la gobernabilidad y la capacidad institucional del gobierno de Haití. Los resultados esperados en el sector transporte son la reducción de tiempo y costos de transporte. El programa propuesto es consistente con esta estrategia pues posibilitará finalizar los programas aprobados por el Banco y con ello: (i) coadyuvará al desarrollo de un sistema de transporte más eficiente (menores costos de transporte y tiempos de viaje) basado en una infraestructura vial en mejor estado y con mayor seguridad, facilitando el acceso a los servicios sociales de la población y garantizando el transporte de personas y mercancías; (ii) particularmente, posibilitará la transitabilidad permanente en la Ruta Nacional 1 (RN1) que vincula Port-au-Prince a Saint Marc, estimulando el desarrollo de la zona de la Costa de los Arcadins y facilitando la conexión en la zona norte del país, y en la Ruta Nacional 2 (RN2), completando el acceso a toda la zona sur del país a partir de Grand Groave hasta Les Cayes y Jérémie; y (iii) la mayor movilidad de pasajeros y mercancías repercutirá en una mejora de la competitividad de las regiones involucradas.
- 1.13 **Justificación de la participación del Banco.** La estrategia de financiamiento derivada de la EBP ha incluido varias operaciones que previeron recursos para obras de mejoramiento en las diferentes zonas prioritarias de desarrollo definidas por el Gobierno de Haití. La presente operación es complementaria a dos operaciones en implementación, las cuales financian la rehabilitación de tramos de dos de los ejes viales más importantes de Haití, RN1 y RN2, y asegura su completa ejecución. El alcance de las operaciones mencionadas se describe en los párrafos 1.15 y 1.16.

- 1.14 Adicionalmente, el programa se enmarca dentro del PADTH (ver ¶1.7), que se está diseñando, para el apoyo del Banco al país y es el primero de una serie de donaciones a ser realizadas dentro de ese marco. El PADTH se diseñará dentro del marco de la próxima estrategia de país y de acuerdo al Plan Nacional de Reconstrucción y Desarrollo de Haití, que fue diseñado después del terremoto y contiene información actualizada sobre las necesidades del sector. [enlace 14](#).
- 1.15 **Préstamo 1638/SF-HA.** Este préstamo, aprobado en 2005 para ejecutar el Programa de Rehabilitación de Infraestructura de Transporte, contó con aportes adicionales del Banco (documentos PR-2941-1 y PR-2941-2) resultando en un monto total de US\$77,8 millones, con US\$77,1 millones de financiamiento del BID y US\$0,7 de contrapartida. El plazo para el último desembolso de esta operación vence en julio de 2011. Con los recursos de este programa sería realizada la rehabilitación del tramo Bon Repos-Saint Marc de la RN1 con cerca de 84 km, parte del tramo Gonaives (Carrefour Joffre)-Gros Morne de la Ruta Nacional 5 (RN5) con 23 km y del tramo Fond de Negres-Aquin en la RN2 con 23 km. Sin embargo, debido a razones financieras, expuestas en el párrafo 1.17, del tramo de la RN1 fue posible ejecutar apenas un segmento intermedio de 54 km, entre Titanyen y Xaragua, quedando los sectores de los extremos (Xaragua-Saint Marc con 20 km y Titanyen-Bon Repos con 10 km), a la espera de financiamientos adicionales para la realización de las obras. Las obras de la RN5 fueron ejecutadas en gran parte pero sufrieron daños considerables con las lluvias ocurridas en octubre de 2008. El tramo de la RN2 está en la fase de finalización de las obras.
- 1.16 **Préstamo 991/SF-HA.** Este préstamo, originalmente aprobado en 1997 como Programa de Rehabilitación y Mantenimiento de Caminos Secundarios y Terciarios, sufrió tres modificaciones contractuales, incluyendo el nombre y el objetivo de la operación que pasó a llamarse, en 2004, Programa de Rehabilitación y Mantenimiento de Carreteras. El objetivo de esta operación es actualmente mejorar de manera duradera la infraestructura de la red vial que permita el acceso a las zonas productivas del país, y a la salida de producción a los centros de consumo y exportación. Esta operación involucra un monto de financiamiento del BID de US\$50 millones, cofinanciamiento de la OPEP de US\$4 millones y contrapartida de US\$1 millón con el último desembolso previsto para enero de 2010. Este programa financió las obras de rehabilitación de la RN2 en los tramos Grand Goave-Miragoane con 43 km, Miragoane-Fond de Negres con 17 km, y 5 obras de arte en la RN2, además de estudios de ingeniería y fortalecimiento del MTPTC. Las obras financiadas están prácticamente finalizadas. Sin embargo, durante las lluvias ocurridas en 2008, las obras en la RN2 fueron seriamente afectadas y el GdH se vio forzado a realizar trabajos adicionales para recuperar la carretera de los daños sufridos, así como para emprender obras de prevención para evitar daños futuros.
- 1.17 **El problema: evolución de costos de obra.** Los programas de mejora de la infraestructura vial de Haití financiados por los dos préstamos mencionados se encuentran con limitaciones de presupuesto, lo que dificulta o impide tanto la ejecución de obras y servicios pendientes como el pago de servicios ya ejecutados. El presupuesto previsto en los referidos préstamos incluyó un costeo de obras y

servicios apropiados en el momento de su preparación. No obstante, hechos posteriores resultaron en incrementos de costos más allá de cualquier previsión. Las causas principales de esos incrementos se deben a: (i) el haber recibido durante el proceso de licitación pública precios superiores a los esperados (las particularidades del mercado de construcción vial haitianas resultan en rigideces que afectan los precios para la construcción vial); (ii) el incremento del precio internacional del petróleo que provocó costos paramétricos más altos; (iii) la ejecución de volúmenes de obra no previstos por el motivo de mejorar las características técnicas de los proyectos; (iv) la recuperación de los daños causados por las lluvias de 2008; y (v) la necesidad de realizar obras de prevención para reducir el impacto de futuras lluvias.

- 1.18 El equipo de proyecto comparó la situación con un análisis de costos de insumos para una “obra tipo”, similar a las obras contempladas en los préstamos en Haití, y se verificó la existencia de una relación causal entre la evolución del precio del petróleo y los costos internos de construcción vial, aunque con un efecto atenuante provocado por los otros factores de costo que podría también ser aplicada a Haití. Entre enero de 2007 y diciembre de 2008 hubo un incremento significativo del costo de construcción. El mayor costo real explica una buena parte del incremento del presupuesto necesario para cubrir la inversión. Además, se observa una inercia en los precios de los insumos en relación a los precios del petróleo, que llevó a su caída reflejada en el costo de construcción unos meses después.
- 1.19 Por otra parte, el precio de los insumos no depende de la voluntad de las empresas constructoras, en tanto responde a las condiciones estructurales del mercado respectivo; por ejemplo, el asfalto, el cemento y los combustibles son suministrados en Haití por un número reducido de proveedores<sup>4</sup>. El mercado de la construcción vial en el país se caracteriza además por la participación de pocas empresas constructoras. Un mercado con un número limitado de oferentes, en un marco en el que existen rigideces de precios locales y volatilidad de precios internacionales con riesgos financieros, llevaron a un estándar de precios más altos que el obtenible en mejores condiciones de competencia. El presupuesto revisado considera los precios finales aquellos ajustes que corresponden en función de las características de las obras a ejecutar. El equipo ha analizado también el estado de cada una de las inversiones viales y de fortalecimiento, incluidas en los préstamos mencionados, cuyos resultados se presentan detalladamente en los anexos técnicos. A continuación, se presenta un resumen de los resultados de este análisis.
- 1.20 **Recursos necesarios para la ejecución del Préstamo 1638/SF-HA.** La operación se encuentra en ejecución, el nivel comprometido del préstamo es del 100% y los desembolsos son del 84%. El avance físico de la ejecución de las obras es de aproximadamente 64% del total de las obras originalmente propuestas. En función de los fondos presupuestados en dicho préstamo, los gastos realizados y el

---

<sup>4</sup> Entre enero 2007 y junio 2009, el precio del cemento portland creció sostenidamente con mínimas oscilaciones, mostrando un incremento acumulado para el período de 65% (en US\$). Este costo afectó fuertemente las obras de alcantarillas, puentes, etc.

presupuesto necesario para culminar los servicios y obras originalmente previstas, se estima un presupuesto adicional de cerca de US\$24 millones.

- 1.21 **Recursos necesarios para la ejecución del Préstamo 991/SF-HA.** Este préstamo presenta un nivel de ejecución del 100% y los desembolsos son del 99.6%. En función de los fondos presupuestados en dicho préstamo, los gastos realizados y el presupuesto necesario para cubrir las obligaciones pendientes, se estima un presupuesto adicional requerido de cerca de US\$4,9 millones.
- 1.22 Como se concluye del análisis anterior, existen circunstancias excepcionales fuera del control del prestatario que justifican el financiamiento de los sobrecostos mencionados. Adicionalmente, el programa propuesto se ajusta integralmente a la política sobre el aumento del financiamiento por sobrecostos de las operaciones en ejecución (Documento GN-2329 de septiembre de 2004 y OP-310). El cumplimiento de los criterios requeridos por la citada política se muestra en la tabla del [enlace 9](#). En tal sentido, la actual capacidad financiera del gobierno, no permite proveer recursos adicionales para financiar estas obras. Con este financiamiento se espera completar los recursos requeridos para concluir las obras y cubrir compromisos pendientes. Por otra parte, se trata de vías ya en ejecución con contratos vigentes en varios casos o vías cuya reducción de metas no permitirían lograr los objetivos de desarrollo previstos. Por lo anterior, no es posible reducir el volumen del proyecto. En el [enlace 15](#), se presenta a mayor detalle los casos específicos de aquellos contratos con déficit de financiamiento que serán cubiertos por este programa, y su situación a mediados de marzo de 2010. El déficit identificado asciende a US\$29 millones.

### C. **Objetivo, Componentes y Costos**

- 1.23 **Objetivo.** El objetivo general del programa es continuar apoyando la ejecución de las obras destinadas a mejorar las condiciones físicas de circulación de pasajeros y mercancías, y de seguridad en el sistema de transportes de Haití promoviendo la mejora de la integración física de las regiones del país entre sí y con Port-au-Prince y para atender a la importación y exportación de bienes, contribuyendo de esta manera al desarrollo económico y social sostenible de Haití. El objetivo específico es el de proveer recursos adicionales para concluir obras civiles de rehabilitación y mejoras de vías financiadas con los préstamos 1638/SF-HA y 991/SF-HA, manteniendo el fin y propósito de estos programas.
- 1.24 Se estima que las acciones previstas bajo este programa posibilitarán la generación de los beneficios previstos para los usuarios de las vías nacionales (incluyendo usuarios particulares, empresas transportistas, pasajeros y otras personas que las utilizan de alguna forma). Mediante las obras financiadas por el Préstamo 991/SF-HA en la RN2 se garantizaría la conexión y menores tiempos y costos de transporte entre la región sur y Port-au-Prince. La región sur es una de las regiones económicamente más importantes de Haití, donde se beneficiarán específicamente a productores agropecuarios con el transporte de sus mercancías hacia los principales centros de consumo (capital y área metropolitana incluyendo las ciudades cercanas

en un radio de 30 km) y desde la capital al sur, de los bienes de consumo industrializados. También beneficiaría el transporte a las playas sureñas, apoyando el potencial turístico de esa región. Las obras realizadas por el 1638/SF-HA en la RN1 garantizan la mejor conexión, menores tiempos y costos de transporte en el principal eslabón, Bon Repos – Saint Marc (dónde ocurren los mayores tráfico), entre Port-au-Prince y Cap Hatien que es la segunda ciudad del país y actualmente un puerto capaz de manejar parte de la carga que entra y sale del país debido a los daños causados por el terremoto en el puerto de Port-au-Prince.

- 1.25 **Componente 1 - Inversiones para la complementación del Préstamo 1638/SF-HA (US\$24,10 millones).** Los recursos asignados a este componente por US\$24 millones, financiarán los sobrecostos de las siguientes inversiones que hacen parte del préstamo 1638/SF-HA: (i) la ejecución de las obras de rehabilitación los tramos Bon Repos - Titanyen y Xaragua - Saint Marc, en la RN1, y finalización de las obras de rehabilitación de los tramos Fond de Negres - Aquin en la RN2; (ii) el costo adicional de los servicios de supervisión para las obras mencionadas, que deben ser iniciadas y/o finalizadas; y (iii) la recuperación de los pasivos ambientales de dichos tramos de la RN1 y RN2.
- 1.26 **Componente 2 - Inversiones para la complementación del Préstamo 991/SF-HA (US\$4,9 millones).** El programa amplía los recursos de financiamiento del préstamo 991/SF-HA en US\$4.9 millones. Estos recursos se dirigen a: (i) la finalización de la ejecución de las obras de rehabilitación del tramo de la RN2 Miragoane - Fond des Negres con 17 km y/o pago de los gastos ya realizados con dicho contrato; (ii) la finalización de las tres obras de arte en la RN2 y/o pago de los gastos realizados con dicho contrato; y (iii) la recuperación de los pasivos ambientales del mismo tramo y de las obras de construcción de los tres puentes.
- 1.27 **Presupuesto del programa.** En la tabla II se presenta el costo y financiamiento del programa, cuyo monto total alcanza a US\$29 millones (100% fondos BID).

#### **D. Matriz de Resultados e Indicadores Principales**

- 1.28 Los principales resultados y que se refieren al costo de operación de los vehículos y a la mejora de la condición de la red vial beneficiada por el programa que se espera obtener a través de la implementación del mismo, se resumen a continuación en la tabla III se detallan en mayor profundidad en el Marco de Resultados (Anexo II).

**Tabla II - Cuadro de costo en miles de US\$**

<b>Componentes</b>	<b>BID</b>	<b>%</b>
<b>1.0 Componente 1: Inversiones para la complementación del Préstamo 1638/SF-HA</b>	<b>24.098</b>	<b>83.1</b>
<b>1.1 Obras de rehabilitación</b>	<b>23.365</b>	<b>80.6</b>
- RN1: Bon Repos – Titanyen – 10 km	7.419	25.6
- RN1: Xaragua – Saint Marc - 20 km	14.303	49.3
- RN2: Fond des Negres - Aquin – 23 km	1.643	5.7
<b>1.2 Supervisión de las obras</b>	<b>583</b>	<b>2.0</b>
- RN1	511	1.8
- RN2	72	0.2
<b>1.3 Medidas de mitigación socioambientales</b>	<b>150</b>	<b>0.5</b>
<b>2.0 Componente 2: Inversiones para la complementación del Préstamo 991/SF-HA</b>	<b>4.902</b>	<b>16.9</b>
<b>2.1 Obras de rehabilitación</b>	<b>3.245</b>	<b>11.2</b>
- RN2: Miragoane – Fond des Negres (17 km)	3.245	11.2
<b>2.2 Puentes (obras de arte)</b>	<b>1.607</b>	<b>5.5</b>
<b>2.3 Medidas de mitigación socioambientales</b>	<b>50</b>	<b>0.2</b>
<b>Total del Programa</b>	<b>29.000</b>	<b>100</b>

**Tabla III – Principales indicadores**

<b>Resultados esperados</b>	<b>Indicador</b>
Mejora de la condición de la red vial beneficiada por el programa (Rugosidad)	Índice Internacional de Rugosidad (IRI), mejora de 50%
Reducción de costos de transporte	Promedio 9%

## **II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS**

### **A. Instrumento de Financiación y Condiciones Contractuales**

- 2.1 La estructura de financiamiento corresponde a un financiamiento no reembolsable con cargo a la Facilidad no Reembolsable del Banco y será un programa bajo la modalidad de proyecto de inversión específico. El plazo de ejecución será de dos años.
- 2.2 **Serán condiciones previas al primero desembolso: (i) presentación al Banco del proyecto ejecutivo de las obras en la RN1 en los tramos Bon Repos - Titanyen y Xaragua - Saint Marc; (ii) adendas prorrogando el plazo y modificando los montos respectivos de los contratos de las auditorías operativas/financieras financiadas bajos los contratos de préstamo 991/SF-HA y 1638/SF-HA; (iii) adendas prorrogando el plazo y modificando los montos respectivos de los contratos de obras y de supervisión financiados bajo los contratos de préstamo 991/SF-HA y 1638/SF-HA incluyendo las condiciones ambientales para ejecución de obras que se establezcan en el PGAS; y (iv) selección y contratación de las auditorías ambientales y sociales mediante recursos del programa HA-L1027 actualmente en preparación.**

## **B. Riesgos Ambientales y Sociales y Medidas de Mitigación**

- 2.3 Según las políticas ambientales y sociales del Banco, el programa se clasifica en la Categoría B, ya que los potenciales impactos ambientales de su implementación no son significativos y son de fácil control y mitigación. En general, se mantienen los impactos positivos y negativos identificados previamente a la aprobación de los préstamos 991/SF-HA y 1638/SF-HA. Durante la preparación del programa, se está elaborando el respectivo Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS), que apreciará en detalle sus consecuencias ambientales y sociales y establecer el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) con la definición de las medidas de mitigación y monitoreo de los impactos negativos y de fomento de los impactos positivos.
- 2.4 Los principales impactos negativos y positivos que pueden ser generados con la implementación del programa incluyen los siguientes: (i) medio físico los efectos negativos de las obras de rehabilitación (rehabilitación del pavimento, drenaje y puentes): inducción a procesos de erosión del suelo y sedimentación y degradación de la calidad en los cuerpos de agua; modificación de sistemas hidrológicos; todos ellos pueden ser evitados o mitigados satisfactoriamente por la revisión de las características de los sistemas de drenaje y la adopción de buenas prácticas de ingeniería; (ii) medio social: efectos negativos, como el aumento de tránsito causando un incremento de accidentes peatonales, lo que puede ser mitigado con señalización adecuada y construcción de pasillos y reductores de velocidad en las áreas urbanas; (iii) beneficios de la mejora de las condiciones de movilidad de personas y transporte de mercancías, creación de empleos y aumento de ingresos; (iv) beneficios con la recuperación de los pasivos ambientales más significativos.
- 2.5 En las acciones de información y consulta a los grupos sociales afectados, serán empleados los procedimientos de interacción y comunicación social usuales en el país. Una serie de actividades serán desarrolladas para promover la asimilación social del programa.
- 2.6 Se está realizando una auditoría ambiental con el propósito de identificar los pasivos ambientales provenientes de las obras de rehabilitación ya ejecutadas referentes a los préstamos 991/SF-HA y 1638/SF-HA y verificar el cumplimiento de los planes previstos, de las políticas del Banco y de la legislación ambiental del país. Los resultados de este estudio servirán para orientar la ejecución de los nuevos proyectos y complementar el PGAS del programa.

## **C. Riesgo Fiduciario**

- 2.7 De la operación propuesta se espera un bajo riesgo fiduciario dado la experiencia satisfactoria de la UCE en programas anteriores con el Banco y por esto no se anticipan problemas institucionales o fiduciarios. La UCE ha sido capaz de mantener un equipo de personal permanente y capacitado, comprometido y familiarizados con los procedimientos de adquisiciones, desembolso e informes de procesos y procedimientos del Banco. No obstante, aunque la UCE presenta algunas debilidades para controlar y medir a tiempo cualquier hecho que pueda afectar el costo de las obras, se buscará remediar con recursos previstos en el Préstamo 1922/GR-HA para de esta manera reforzar el funcionamiento de la misma. Las

visitas de supervisión del sector fiduciario del Banco y los informes de auditoría vienen siendo satisfactorios en cuanto a los estados financieros y de adquisiciones. No habrá contrapartida y el MTPTC a través de la UCE ha demostrado una capacidad institucional adecuada para actuar como organismo ejecutor de los programas financiados con recursos del Banco.

#### **D. Manejo Financiero**

- 2.8 Esta operación representa recursos adicionales para los proyectos financiados por los préstamos 991/SF-HA y 1638/SF-HA. Los desembolsos para esta operación serán realizados vía pago directo a los contratistas o consultorías basados en las necesidades definidas en sus planes de adquisición y sus actualizaciones. Una visita de inspección semestral será realizada para revisar los aspectos de manejo financiero de los programas ejecutados por la UCE. Los recursos del financiamiento serán administrados por la UCE bajo su manual de operación vigente. La operación prevé mantener los mecanismos de desembolso, contabilidad, reportes, monitoreo y seguimiento, establecidos por el Banco en materia de administración fiduciaria y en cumplimiento a las normas técnicas de control interno, para las operaciones de inversión en el sector vial de Haití.

#### **E. Otros Temas y Riesgos**

- 2.9 **Viabilidad Técnica.** La viabilidad técnica de las obras está asegurada en función de los estudios y diseños incluidos en los préstamos 1638/SF-HA, y 991/SF-HA ya revisados. Los planos revisados serán la base sobre la cual se realizará la adenda al contrato para la finalización de dichos tramos.
- 2.10 **Factibilidad económica.** La factibilidad económica de las obras de la RN1 y de la RN2 incluidas en los préstamos 991/SF-HA y 1638/SF-HA fue verificada en ocasión de la tramitación y aprobación de los mismos. No obstante esto, teniendo en cuenta las modificaciones que debieron realizarse a los proyectos, el equipo de este proyecto considera pertinente realizar una evaluación ex-post de las obras en curso o concluidas y de aquellas que resta implementar en la RN1. Se estima que la revisión de la factibilidad económica que está en ejecución arrojará valores razonables normalmente aceptados para este tipo de proyectos. Se estima incluso que las obras que resta ejecutar en la RN1 tienen una factibilidad propia que hará incrementar la factibilidad total del proyecto Bon Repos – Saint Marc. Los indicadores de rentabilidad que se calculen serán reportados con el primer informe que elabore la UCE luego de la aprobación de esta operación. En un estudio preliminar realizado se llegó a las siguientes conclusiones: (i) el conjunto de los proyectos de la RN2 considerando los recursos financieros para cubrir los costos de capital, presenta beneficios netos descontados al 11% (VAN) a 15 años: US\$5.625.000 con una TIR de 16,4%; (ii) el conjunto de los proyectos de la RN1, considerando los recursos financieros para cubrir los costos de capital, presenta beneficios netos descontados al 11% (VAN) a 15 años: US\$15.910.000 con una TIR de 18,2%. Ello muestra que el conjunto de las obras es rentable con indicadores satisfactorios.



- 2.11 **Riesgos de ejecución.** En cuanto los aspectos técnicos, las obras que se encuentran pendientes no representan un grado de dificultad especial y como pudo ser verificado, existen empresas constructoras disponibles para su ejecución. Sin embargo, dado el difícil entorno climático y la vulnerabilidad de los mercados de construcción pesada en Haití existe un riesgo remanente de que ocurran sobrecostos durante la ejecución de las obras. Para lo anterior, se ha previsto reforzar la estructura de supervisión a fin de que dentro de sus funciones se incluyan la valoración permanente del riesgo de sobrecostos para asegurar oportunamente la fuente para financiarlos. En cuanto a la sostenibilidad técnica y operacional, en el préstamo 991/SF-HA, se financió el fortalecimiento de siete Direcciones Departamentales y la capacitación de pequeñas empresas comunitarias para el mantenimiento de vías y algunos contratos de mantenimiento. Asimismo, las líneas estratégicas del Banco con Haití post terremoto, en preparación, consideran la participación futura del Banco en el área de mantenimiento ya sea con apoyo institucional o financiando directamente actividades de mantenimiento.

### III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN

- 3.1 **Beneficiario y organismo ejecutor.** El beneficiario será la República de Haití y el organismo ejecutor del proyecto será el MTPTC. El MTPTC tiene como responsabilidad el planeamiento, programación, construcción, contratación, supervisión y mejoramiento de obras públicas incluyendo las carreteras y puentes que comprende la red vial. El MTPTC actuará por intermedio de la Unidad Central de Ejecución de Proyectos (UCE), la cual depende del MTPTC.
- 3.2 **Esquema de ejecución.** El MTPTC vía la UCE tendrá a su cargo el manejo de la relación operativa con el Banco para esta operación. La UCE cuenta con la estructura y capacidad adecuada para coordinar la ejecución de la nueva operación y mantiene las funciones que le han sido designadas en los préstamos ya aprobados. La UCE fue creada y capacitada con recursos de operaciones anteriores financiadas por el Banco y ha tenido un desempeño aceptable en materia de manejo financiero, técnico y de adquisiciones. Sin embargo, debido al volumen de trabajo que se espera con los recursos que el Banco y otros donantes esperan invertir en el sector de transporte en Haití, la UCE deberá ser fortalecida con consultores contratados para la gestión adecuada de los programas futuros. Parte de este fortalecimiento está previsto en el préstamo 1922/GR-HA y más particularmente en la operación HA-L1027 que actualmente se encuentra en etapa de preparación y la cual completa las asignaciones a dicha donación. Los desembolsos, la contabilidad, los reportes, el monitoreo y el seguimiento del programa se realizarán según los mecanismos establecidos en los préstamos 991/SF-HA y 1638/SF-HA.
- 3.3 La adquisición de bienes y servicios, la contratación de obras y la selección y contratación de servicios de consultoría para los procesos que se inicien a partir de la aprobación de la operación se realizarán de conformidad con las Políticas del Banco GN-2349-7 y GN-2350-7 aprobadas en febrero de 2006 y en el marco de los nuevos lineamientos aprobados para Haití a través de las Disposiciones Especiales sobre Adquisiciones para atender la Emergencia causada por el terremoto del 12 de

enero de 2010 en la República de Haití (OP-387-1). Sin embargo, este programa no involucra ningún tipo de proceso de adquisición. Solamente financiará adendas a contratos en vigor financiados por el Banco a través de los préstamos 991/SF-HA y 1638/SF-HA. El prestatario presentará los informes fiduciarios que se requieran bajo dichos contratos para el seguimiento y evaluación del programa.

- 3.4 **Período de ejecución y calendario de desembolsos.** El período de ejecución se ha estimado en dos años a partir de la entrada en vigencia del Contrato de Préstamo y se prevé que la donación propuesta sea desembolsada durante tres años. El cronograma estimado de desembolsos se resume en la tabla IV.

**Tabla IV – Cronograma estimado de desembolsos**

Cronograma de Desembolsos US\$ miles					
Año	2° Semestre Año 1	Año 2	Año 3	1° Semestre Año 4	Total
BID	8.767	10.750	8.500	983	29.000
<b>Total</b>	<b>8.767</b>	<b>10.750</b>	<b>8.500</b>	<b>983</b>	<b>29.000</b>
<b>Porcentajes %</b>	<b>30,23%</b>	<b>37.07%</b>	<b>29.31%</b>	<b>3.39%</b>	<b>100%</b>

- 3.5 **Otras Condiciones Contractuales Especiales.** Las condiciones contractuales especiales estipuladas en los contratos 1638/SF-HA y 991/SF-HA serán aplicables en su integridad a los componentes del programa que se describe en este documento, según corresponda. Estas condiciones se refieren a aspectos de mantenimiento<sup>5</sup>, medio ambiente, seguridad vial, evaluación, monitoreo, reuniones de supervisión y presentación de informes periódicos. Es condición de ejecución del programa que el inicio de cualquier obra está condicionado a la existencia de servicios de supervisión correspondientes.
- 3.6 **Reconocimiento Retroactivo.** El programa contempla el pago de obras ya ejecutadas en el marco de los préstamos 991/SF-HA y 1638/SF-HA, por un monto de cerca de US\$6.700.000, equivalentes a un 23% del total del préstamo, los cuales fueron realizados antes de la aprobación del Perfil de Proyecto (PP) de la operación. En conformidad con la Política OP-504, el Banco puede reconocer gastos retroactivos efectuados durante los 18 meses anteriores a la fecha de la aprobación del préstamo o cooperación técnica. Por otra parte las Guías del Banco sobre el tema, establecen como fecha para poder reconocer gastos retroactivos la fecha de aprobación del respectivo PP. Por lo tanto dichos gastos fueron realizados dentro del periodo de 18 meses previstos en la política, pero antes de la fecha de aprobación del PP (13 de mayo de 2010), y se requiere una excepción a la política a este respecto. Igualmente, si bien la política no establece un monto máximo de gastos que se pueden reconocer retroactivamente, las Guías indican que el financiamiento por un monto superior a 20% del financiamiento otorgado por el Banco, debidamente justificado podría ser avalado por el Comité de Políticas Operativas. El equipo de proyecto considera que existen los justificativos del caso para solicitar la excepción a esos dos aspectos: (i) este financiamiento adicional se

<sup>5</sup> Además de la obligación de mantener adecuadamente los caminos financiados, se incluyen las de presentar informes anuales de mantenimiento por un periodo de 3 años después del último desembolso del financiamiento.

refiere a dos operaciones en ejecución, pero que han quedado desfinanciadas por el incremento en los volúmenes de obras y precios, es decir supeditado a la política sobre financiamiento adicional por sobrecostos y actividades nuevas no previstas en los programas (§1.18); (ii) era imperativo que las obras ya iniciadas no hayan sido interrumpidas debido a la necesidad de recuperar los daños causados por las lluvias del 2008, prevenir nuevos daños, y no dejar expuestas las estructuras sin terminar y vulnerables a la intemperie; y (iii) el gobierno no tiene recursos propios para pagar los servicios ya ejecutados en la RN2.

- 3.7 **Evaluación y Seguimiento.** La UCE deberá elaborar y presentar al Banco los planes operativos anuales del programa y los informes de los avances semestrales, indicando los avances logrados en cada uno de los componentes y en el desempeño global del programa, en base a los indicadores acordados bajo el marco de resultados. Adicionalmente, los informes deberán incluir, entre otros: (i) una descripción de las actividades realizadas; (ii) cronogramas actualizados de ejecución física y desembolsos; (iii) grado de cumplimiento de los indicadores de ejecución acordados; (iv) un programa de actividades para el semestre entrante; (v) un resumen del estado de ejecución financiera del programa y el flujo de recursos previsto para el próximo semestre; y (vi) una sección identificando posibles desarrollos o eventos que pudieran poner en riesgo la ejecución del programa. Adicionalmente, se preparará, dentro de los 90 (noventa) días posteriores al último desembolso una evaluación final del programa, que deberá incluir, como mínimo: (i) los resultados de ejecución financiera por componente; (ii) el cumplimiento de las metas establecidas, de acuerdo a los indicadores de resultado acordados; y (iii) el cumplimiento de compromisos contractuales. Es condición de ejecución del programa, la presentación de los planes operativos anuales del programa.
- 3.8 **Auditoría externa.** Durante el período de ejecución, el MTPTC presentará anualmente los estados financieros consolidados y auditados del programa. Cada uno de los dos componentes del programa representa un financiamiento adicional para diferentes contratos de préstamo. Los préstamos 991/SF-HA y 1638/SF-HA son auditados por dos diferentes empresas de auditoría: (i) Préstamo 991/SF-HA es auditado por Mérové-Pierre – Cabinets Experts Comptables (esta firma está actualmente preparando el informe final de auditoría para el último desembolso previsto para el 29 de enero de 2010), el cual deberá ser prorrogado para el 30 de septiembre del 2010; (ii) Préstamo 1638/SF-HA es auditado por Experts Conseils & Associés. El último desembolso está previsto para el 28 de julio de 2011. Se realizará una adenda a cada uno de los dos contratos de auditoría que seguirán responsables de llevar a cabo las auditorías de los procesos y aspectos operativos, financieros y de sistemas del programa, de conformidad con los términos de referencia previamente acordados con el Banco. Los recursos para la continuación de los servicios de auditoría serán provistos a través de la operación HA-L1027, actualmente en preparación por el Banco. Es condición de ejecución del programa, la realización de auditorías operativas, financieras y ambientales. Los estados financieros anuales del programa serán presentados dentro de los 120 días de finalizado el año fiscal y los de cierre dentro de los 120 días del último desembolso.

# Anexo Confidencial

[INE-TSP@IADB.ORG](mailto:INE-TSP@IADB.ORG)

### Marco de Resultados

<b>Objetivo del Programa</b>	El objetivo general es mejorar la capacidad y eficiencia del sector de transporte de Haití, promoviendo una mejor la accesibilidad a las regiones productivas del país, la disminución de los costos de operación de transporte, tiempo de viaje y contribuyendo de esta manera al desarrollo económico y social sostenible de Haití. El objetivo de este programa es continuar apoyando la ejecución de las obras destinadas a mejorar las condiciones físicas de circulación y de seguridad en la red vial nacional. Para ello, el programa incrementará los recursos de financiamiento del Banco para los Préstamos 991/SF-HA y 1638/SF-HA para garantizar el alcance de sus principales objetivos de desarrollo en relación con la rehabilitación de los principales ejes viales del país.			
<b>Indicador de Resultados del Programa</b>	<b>Línea de Base (2007)</b>	<b>Meta (2013)</b>	<b>%</b>	<b>Periodicidad - Fuente, comentarios</b>
Mejora de la condición de la Red Vial (Rugosidad)	6,0 IRI	3,0 IRI	50	Una evaluación al final del programa en 2013, entonces la condición de la Red Vial, expresada como valor de la rugosidad media del tramo, habrá mejorado notablemente, esto significa que las acciones del Banco impactan en la accesibilidad de poblaciones y de mercancías contribuyendo para el desarrollo del país

Indicador de Resultados	Línea de Base (2007) (US\$)		Meta (2013) (US\$)		%	Periodicidad Fuente, comentarios
Disminución de los Costos de Operación en las carreteras beneficiadas por el programa						
Reducir los costos de transporte de los usuarios de las carreteras contempladas por el Programa.	Auto	0,294	Auto	0,274	7	Al final del Programa los Costos de Operación Vehicular (medidos en US\$ y valores constantes por vehículo - km por el HDM 4) serán menores que aquellos obtenidos en el inicio del Programa. Periodicidad anual, presentados en el informe gerencial semestral del programa al final del año.
	Pick up	0,360	Pick up	0,328	9	
	Bus	1,247	Bus	1,134	9	
	Tap tap	0,427	Tap tap	0,384	10	
	C. mediano	0,540	C. mediano	0,491	9	
	C. pesado	0,984	C. pesado	0,886	10	

		Base 2007	2010	2011	2012	2013/ Meta	Periodicidad
<b>Componente 1: Inversiones para la complementación del Préstamo 1638/SF-HA</b>							
<b>Productos</b>							
Rehabilitación de 10 km del tramo Bon Repos-Titanyen	Diseño concluido	0	1	0	0	0	Periodicidad anual, presentados en el informe gerencial semestral del programa al final del año.
	Adenda al contrato realizada	0	1	0	0	0	
	Obra en ejecución.	0	1	1	1	0	
	Obra concluida	0	0	0	0	1	
Rehabilitación de 20 km del tramo Xaragua-Saint Marc	Diseño concluido	0	1	0	0	0	
	Adenda al contrato realizada	0	1	0	0	0	
	Obra en ejecución.	0	1	1	1	0	
	Obra concluida	0	0	0	0	1	
Finalización de la rehabilitación de 26 km del tramo Titanyen-Arcahaie	Obras concluidas	0	1	0	0	1	
Finalización de la rehabilitación de 28 km del tramo Arcahaie-Xaragua	Obras concluidas.	0	1	0	0	1	

		Base 2009	2010	2011	2012	2013/ Meta	Periodicidad
<b>Componente 2: Inversiones para la complementación del Préstamo 991/SF-HA</b>							
<b>Productos</b>							
Finalización de la rehabilitación de 17 km del tramo Miragoane-Font des Negres	Obras concluidas	0	1	0	0	1	Periodicidad anual, presentados en el informe gerencial semestral del programa al final del año.
Finalización de las 5 obras de arte	Obras concluidas	0	1	0	0	1	
Recuperación del pasivo ambiental	En ejecución	0	1	0	0	0	
	Concluida	0	1	0	0	0	

### Resumen de Plan de Adquisiciones

El presente programa no involucra ningún tipo de proceso de adquisición. Solamente financiará adendas a contratos en vigor financiados por el Banco a través de los préstamos 991/SF-HA y 1638/SF-HA.

Ref No.	Descripción del contrato	Costo aproximado (US\$ miles)	Método de Adquisición	Revisión previa/expost	Fuente de Financiamiento		Precalificación Sí/No	Fechas estimativas		Estado
					BID %	Otra%		Inicio contrato	Finalización contrato	
A. Obras civiles										
	Obras civiles complementación 1638/SF-HA	23.515	ICB	-	100	0	-	-	2 cuarto 2013	En ejecución
	Obras civiles complementación 991/SF-HA	4.902	ICB	-	100	0	-	-	4 cuarto 2010	En ejecución
B. Servicios de consultoría										
	Supervisión de obras	583	ICB	-	100	0	-	-	2 cuarto 2013	En ejecución
	Auditoría y evaluación	15	NCB	-	100	0	-	-	4 cuarto 2013	En ejecución

ICB: International competitive bidding; LIB: limited international bidding; NCB: national competitive bidding; PC: price comparison; DC: direct contracting; FA: force account; PSA: Procurement through specialized agencies; PAs: Procurement agents; IA: Inspection agents; PLFI: Procurement in loans to financial intermediaries; BOO/BOT/BOOT: Build, own, operate/build, operate, transfer/build, own, operate, transfer; PBP: Performance-based procurement; PLGB: Procurement under loans guaranteed by the Bank; PCP: Community participation procurement; QCBS: Quality- and cost-based selection QBS: Quality-based selection FBS: Selection under a fixed budget; LCS: Least-cost selection; CQS: Selection based on the consultants' qualifications; SSS: Single-source selection.