

HAITÍ

PERFIL DE PROYECTO

PROGRAMA DE APOYO AL DESARROLLO DEL SECTOR DE TRANSPORTE DE HAITÍ

I. DATOS BÁSICOS

Título del programa:	Programa de Apoyo al Desarrollo del Sector de Transporte de Haití.	
Número del programa:	HA-L1046.	
Equipo de país:	Rosana Brandao (INE/TSP), Jefe de Equipo; Jean Paul Vélez (INE/TSP); Raúl Molina Rodríguez (VPC/007); Giovanna Mahfouz (INE/TSP); Ariel Rodríguez (PDP/CHA); Javier Jiménez Mosquera (LEG/SGO); Mary Eloise Canfield (VPS/ESG); y Oscar Caviglia (Consultor).	
Prestatario:	República de Haití.	
Organismo ejecutor:	Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones (MTPTC).	
Plan de financiamiento:	IDB (Facilidad No Reembolsable)	US\$29.000.000
	Local:	0
	Total:	US\$29.000.000
Salvaguardias	Políticas OP-102; OP-704/A-2; OP-703 (B.05, B.07, Identificadas: B.12). Categoría: B.	

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **El problema.** La situación creada en Haití a fines de 2008 como consecuencia de los sostenidos incrementos de los costos de construcción y de los efectos de la estación de lluvias, ha tenido como resultado un incremento en el costo final de todos los contratos de rehabilitación vial en ejecución con financiamiento del Banco. A mediados de 2009 se realizó junto con las autoridades del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones (MTPTC) un análisis de las operaciones vigentes, que permitió concluir que existe un déficit de más de US\$40 millones para poder finalizar los contratos en ejecución para la rehabilitación de las principales vías del país (RN1, RN2 y RN5). El análisis permitió también determinar que dicha diferencia es fundamentalmente producto de: (a) haber obtenido precios en las licitaciones superiores a los estimados durante la preparación de los Préstamos 991/SF-HA y 1638/SF-HA debido a una limitada oferta de contratistas en Haití; (b) haber experimentado unos ajustes de precios del petróleo imposibles de prever cuando se elaboraron los presupuestos de las obras; y (c) los aumentos de cantidades que resultaron de la necesidad

de: (i) mejoras en las características técnicas de la RN1; (ii) reconstruir obras que se perdieron por los efectos de las excesivas lluvias de fines de 2008; (iii) construir obras adicionales para proteger las obras principales que habían sido ejecutadas; y (iv) realizar cambios a los programas para reducir la vulnerabilidad de las obras a eventuales futuros fenómenos similares. La tabla a continuación indica mayor detalle sobre los casos específicos de aquellos contratos con déficit de financiamiento y su situación a mediados de marzo de 2010.

Obra/Servicio	Financiamiento	Monto Inicial del Contrato (US\$)	Monto de Trabajos Adicionales (US\$)	Monto de Ajustes de Precios (US\$)	Monto Total Final del Contrato (US\$)	Disponib. Financiam. vigentes (US\$)	Déficit de Financiam. Neto (US\$)
RN2: Miragoane – Fond des Negres (17 km)	Préstamo 991/SF-HA	5,090,228	2,261,057	1,034,582	8,385,867	-	3,295,639
RN2: Construcción de 5 obras de arte		3,590,926	1,425,647	181,387	5,197,960	-	1,607,034
Sub Total Préstamo 991/SF-HA		8,681,154	3,686,704	1,215,969	13,583,827	-	4,902,673
RN1: Bon Repos – Arcahaie (36 km)	Préstamo 1638/SF-HA	15,323,530	8,843,085	1,240,000	25,406,615	2,614,400	7,468,685
RN1: Arcahaie – Saint Marc (48 km)		23,978,822	18,510,982	2,320,000	44,809,804	6,478,000	14,352,982
RN2: Fond des Negres - Aquin (23 km)		7,064,263	874,290	818,596	8,757,149	-	1,692,886
Supervisión Obras RN1		2,812,163	1,743,000	-	4,555,163	1,231,900	511,100
Supervisión Obras RN2		-	71,674	-	71,674	-	71,674
Sub Total Préstamo 1638/SF-HA		49,178,778	29,973,031	4,378,596	83,530,405	10,324,300	24,097,327
Déficit de financiamiento neto para todos los contratos en ejecución							29,000,000

2.2 Todas estas obras son ejecutadas por contratistas seleccionados en procesos independientes de licitación pública internacional, realizados de acuerdo a las políticas del Banco. Las obras en la RN2 están en proceso de ser finalizadas y recepcionadas de manera provisoria. En virtud de la importancia de dichas obras y de la necesidad de reconstruirlas y/o completarlas con obras adicionales luego de las lluvias de octubre de 2008, el MTPTC autorizó a los contratistas a continuar trabajando hasta la finalización de los trabajos. Las obras en la RN1 (84 km de longitud) están en ejecución y avanzan normalmente. En una primera fase el MTPTC ha concentrado la ejecución en los 55 km centrales de la vía (sector Titanyen - Xaragua), quedando pendientes de rehabilitar los restantes 29 km que se han intervenido mínimamente. Los montos por financiar (“déficit de financiamiento neto”) reflejan las necesidades todavía pendientes luego de eliminar o reducir el alcance de ciertos componentes y una vez efectuadas todas las posibles transferencias entre categorías de cada operación.

2.3 En resumen, todas las obras realizadas en la RN2 fueron necesarias, son razonables, fueron correctamente ejecutadas y supervisadas, y se construyeron mediante contratos producto de licitaciones públicas internacionales. Lo mismo puede afirmarse de las obras en ejecución o a realizar en la RN1. En promedio, el monto de trabajos adicionales en las obras señaladas alcanza al 58.0% de los contratos originales, mientras que los ajustes por variación de precios equivalen a un 6.0% del total de los trabajos.

- 2.4 **Alcance, Objetivos y Descripción del Programa.** El objetivo general del 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. El programa no modifica ninguno de los mecanismos de trabajo de los préstamos mencionados, ni los procedimientos de auditoría o adquisiciones, ni ninguna condición contractual excepto los montos de financiamiento o lo que se señale específicamente más abajo. El programa ha sido estructurado en los siguientes componentes principales:
- 2.5 **Componente 1. Refuerzo Financiero al Préstamo 991/SF-HA para Obras.** El programa prorroga la fecha del último desembolso del Préstamo: 991/SF-HA hasta el 30/06/2010 e incrementa la asignación de la Categoría 2.2.1 “Rehabilitación de Rutas Primarias” en US\$4.904 mil a efectos de proceder con los pagos de las liquidaciones finales de las obras en la RN2 (Miragoane - Fond des Negres con 17 km y 5 Obras de Arte). El programa también incrementa la Categoría 2.3 – “Supervisión” en US\$71,674 para el pago de servicios de supervisión hasta la liquidación final de los contratos de las obras en la RN2. El manejo de los fondos provistos por este Componente así como todos los reportes financieros y auditorías se realizarán a través de los mecanismos ya establecidos para el Préstamo 991/SF-HA.
- 2.6 **Componente 2. Refuerzo Financiero al Préstamo 1638/SF-HA para Obras y Supervisión.** Respecto del Préstamo 1638/SF-HA el programa incrementa la asignación de la Categoría 2.1 – “Trabajos de Rehabilitación de la Red Vial” en US\$23.515 mil a efectos de proceder con el pago de la liquidación final de las obras en la RN2 (Fond des Negres – Aquin con 23 km) y con el pago de las obras pendientes de realizar en la RN1 (Bon Repos – Titanyen con 9 km y Xaragua – Saint Marc con 20 km). El programa también incrementa la Categoría 1.2 – “Supervisión, Auditorías y Evaluación” en US\$511 mil para el pago de los servicios de supervisión y estudios que serán necesarios para acompañar las obras en la RN1. El manejo de los fondos provistos por este Componente así como todos los reportes financieros y auditorías se realizarán a través de los mecanismos ya establecidos para el Préstamo 1638/SF-HA. Se mantiene la fecha de último desembolso del 28/07/2011 de este último.
- 2.7 El valor total del programa será de US\$29.0 millones totalmente financiados por el Banco. El refuerzo financiero solicitado al Banco permitirá adecuar las tablas de costos de los préstamos señalados para compensar un 75.8% de los mayores costos por incremento de trabajos y precios experimentados en contratos de obra. El plazo de ejecución de la operación será de 2 años.

III. ASPECTOS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 El programa propuesto consiste de trabajos de rehabilitación vial tradicionales ya ejecutados, en curso o pendientes de ejecución por falta de financiamiento, que no

presentan ningún desafío particular ni requerirán de procedimientos, materiales u obras especiales. Los trabajos fueron identificados en el marco de dos operaciones del Banco aprobadas anteriormente y responden al objetivo de rehabilitar los sectores más importantes de la “columna vertebral del transporte terrestre en Haití”. Los únicos estudios técnicos pendientes son los necesarios para elaborar el programa básico de las obras en la RN1 para rehabilitar el tramo Xaragua – Saint Marc (20 km). Estos estudios (diseño geométrico, suelos, geotecnia, hidrología, ambientales) deberán ser finalizados final de mayo de 2010.

- 3.2 Dado las limitadas disponibilidades financieras para este programa y la importancia estratégica de proveer a la ciudad de Saint Marc con una conexión con la capital, se ha acordado con el MTPTC que las obras pendientes de realizar en la RN1 en el tramo Xaragua – Saint Marc priorizarán la construcción de los sistemas de drenaje definitivos, la corrección de alineamiento vertical, los elementos de seguridad, la protección de los puentes existentes y la construcción de una estructura de pavimento mínima. De ser necesario, la capa de rodadura asfáltica será reforzada más adelante con recursos del GOH o de futuras operaciones del Banco.

IV. SALVAGUARDIAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 **Aspectos Administrativos y de Gestión.** La UCE del MTPTC 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. El programa será ejecutado por esta misma UCE que continuará siendo la responsable del manejo fiduciario y de la relación operativa con el Banco. La UCE deberá ser fortalecida con consultores contratados para la gestión de otros programas futuros. 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.
- 4.2 **Impactos Sociales y Ambientales.** El programa complementará recursos a los préstamos 991/SF-HA y 1638/SF-HA que financian la rehabilitación de vías existentes. Los impactos ambientales más significativos, directos e indirectos ya se han producido cuando de la implantación de dichas vías. Los impactos de la rehabilitación se analizaron cuando de la preparación de los préstamos mencionados. Si bien dentro del marco de las dos operaciones en ejecución se cumplieron con los pasos necesarios de revisión, ejecución de estudios, evaluaciones ambientales y planes de gestión ambiental y social, durante la preparación de la operación se contratará una auditoría ambiental y social de las obras en ejecución, y, caso necesario, será propuesto un plan de acción para este programa. Las obras serán realizadas dentro del derecho de vía y sus potenciales impactos positivos son más significativos que los impactos negativos que podrán ser generados y que serán mitigados mediante las especificaciones ambientales que son incluidas como en los contratos de obra y de supervisión. En consonancia con la política de medio ambiente y cumplimiento de salvaguardias del Banco (OP-703) se propone la clasificación B para el programa. La participación de un especialista de ESG garantizará que la ejecución de las obras pendientes cumpla

con las políticas socioambientales del Banco en vigor ya que los préstamos en ejecución preceden a la OP-703), y un especialista del SECCI verificará las necesidades de inclusión de medidas para protección contra el cambio climático. También se verificará el cumplimiento de la política OP-704 (Riesgos Naturales).

V. OTROS ASPECTOS

- 5.1 Los análisis indican que existen circunstancias excepcionales fuera del control del prestatario que justifican el financiamiento de los sobrecostos mencionados y que el programa propuesto se ajusta 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). La actual capacidad financiera del gobierno, no permite proveer recursos adicionales para financiar estas obras, se trata de vías ya en ejecución con contratos vigentes cuya reducción de metas no permitirían lograr los objetivos de desarrollo previstos. Por lo anterior, no es posible reducir el volumen del programa.
- 5.2 Una parte de los recursos de esta operación, cerca de US\$6.700.000 equivalentes a un 23%, corresponderían a gastos retroactivos, los cuales fueron realizados antes de la aprobación del Perfil de Proyecto (PP) de la operación. En conformidad con la Política y Guías del Banco sobre el tema, que consideran que el máximo valor de gastos retroactivos que podrían ser reconocidos sería un 20% del total del proyecto, así como la fecha límite sería la fecha de la aprobación del PP, existen los justificativos del caso para solicitar la excepción a esos dos aspectos: (i) este financiamiento adicional se refiere a dos operaciones en ejecución, pero que han quedado desfinanciadas por 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; (ii) el gobierno no tiene recursos propio para pagar los servicios ya ejecutados en la RN2; y (iii) sin el financiamiento de esos gastos el proyecto no lograría atngir los resultados esperados.
- 5.3 Este programa no involucra ningún tipo de proceso de adquisición. Solamente financiará adendas a contratos en vigor financiados por el Banco a través de otras operaciones. El Anexo I muestra el resumen de la Matriz de Efectividad de Desarrollo del Programa (DEM) que ha podido prepararse para una operación de estas características y para esta fase. El trabajo sectorial pendiente propuesto se concentrará en aspectos ambientales y de análisis económico de las inversiones objeto del programa (ver Anexo IV).

VI. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 6.1 El Anexo V detalla el cronograma de preparación de la operación y establece la ruta crítica de distribución de la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD) en mayo de 2010. El Anexo V presenta la estimación de los insumos que se requerirán para la aprobación de esta operación. Se estima la utilización de recursos de fondos administrativos por un total de US\$36.880 (consultorías y otros servicios US\$30.000; y misiones US\$6.880).

ANEXO I

“INFORMACION CONFIDENCIAL”

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

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

PROJECT DETAILS	IDB Sector	TRANSPORTATION-ROAD PROGRAMS
	Type of Operation	Other Lending or Financing Instrument
	Additional Operation Details	Operation to be financed by the Grant Facility
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Gomez, Alejandro J. (AGOMEZ@iadb.org)
	Project Title	Programa de Apoyo al Desarrollo del Sector de Transporte en Haití
	Project Number	HA-L1046
	Safeguard Specialist(s)	Gomez, Alejandro J. (AGOMEZ@iadb.org)
	Assessment Date	2010-01-12
	Additional Comments	The specific objective of this operation is to provide additional financing to undergoing contracts in order to finalize the rehabilitation works on RN1 (Port au Prince - Saint Marc with 84 km) and on RN2 (Grand Goave - Aquin with 74 km).

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS	Type of Operation	Loan Operation	
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	Activities to be financed in the project area are located within a geographical area or sector exposed to natural hazards (Type 1 Disaster Risk Scenario).	OP-704 A-2
		The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	OP-102
		There are Associated Facilities (see Policy definition) relating to the investments being financed by the Bank.	
		Other environmental and social sustainability issues that the Project Team considers to be a risk for this operation. (e.g. wood sourced from Amazon rainforest).	
		An Environmental Assessment will be performed.	(B.05)
		Consultations with affected parties will be performed and considerations of their views will be taken into account.	
		The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.	(B.07)
		The operation is already under construction by the Executing Agency or the Borrower.	(B.12)
		The operation is a repeat or second phase loan.	
		Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.	
	Potential Safeguard Policy Items(?)	No potential issues identified	
	Recommended Action:	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PCD (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR. The project triggered the Disaster Risk Management policy (OP-704). A Disaster Risk Assessment (DRA), is required, as established under Directive A-2 of the DRM Policy OP-704). Please contact a Natural Disaster Specialist in VPS/ESG or INE/RND for guidance.	
	Additional Comments:		

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Gomez, Alejandro J. (AGOMEZ@iadb.org) x 4842
	Title:	Infrastructure Specialist
	Date:	2010-01-12

SAFEGUARD SCREENING FORM

PROJECT DETAILS	IDB Sector	TRANSPORTATION-ROAD PROGRAMS
	Type of Operation	Other Lending or Financing Instrument
	Additional Operation Details	Operation to be financed by the Grant Facility
	Country	HAITI
	Project Status	Preparation
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Gomez, Alejandro J. (AGOMEZ@iadb.org)
	Project Title	Programa de Apoyo al Desarrollo del Sector de Transporte en Haití
	Project Number	HA-L1046
	Safeguard Specialist(s)	Gomez, Alejandro J. (AGOMEZ@iadb.org)
	Assessment Date	2010-01-12
	Additional Comments	The specific objective of this operation is to provide additional financing to undergoing contracts in order to finalize the rehabilitation works on RN1 (Port au Prince - Saint Marc with 84 km) and on RN2 (Grand Goave - Aquin with 74 km).

PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY	Project Category: B	Override Rating:	Override Justification: Comments: The specific objective of this operation is to provide additional financing to undergoing contracts in order to finalize the rehabilitation works on RN1 (Port au Prince - Saint Marc with 84 km) and on RN2 (Grand Goave - Aquin with 74 km).
	Conditions Recommendations	<input type="checkbox"/> Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements). <input type="checkbox"/> The Project Team must send to ESR the PP or PCD (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports. <input type="checkbox"/> These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary.	

SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
	Project construction activities are likely to lead to localised and temporary impacts (such as dust, noise, traffic etc) that will affect local communities and workers but these are minor to moderate in nature.	Construction: The client should demonstrate how the construction impacts will be mitigated. Appropriate management plans and procedures should be incorporated into the ESMP. Review of implementation as well as reporting on the plan should be part of the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).

DISASTER SUMMARY	Details. The Project should include the necessary measures to reduce disaster risk to acceptable levels as determined by the Bank on the basis of generally accepted standards and practices. Alternative prevention and mitigation measures that decrease vulnerability must be analyzed and included in project design and implementation as applicable. These measures should include safety and contingency planning to protect human health and economic assets. Expert opinion and adherence to international standards should be sought, where reasonably necessary.	Actions. A Disaster Risk Assessment (DRA), is required, as established under Directive A-2 of the DRM Policy OP-704). Please contact a Natural Disaster Specialist in VPS/ESG or INE/RND for guidance.
-------------------------	--	--

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Gomez, Alejandro J. (AGOMEZ@iadb.org) x 4842
	Title:	Infrastructure Specialist
	Date:	2010-01-12

HAITÍ
PERFIL DE PROYECTO

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

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL¹

I. Clasificación Preliminar por Categoría de Evaluación Ambiental de los Proyectos.

- 1.1 La operación de apoyo al sector de transporte de Haití complementa recursos para finalizar los préstamos existentes 991/SF-HA y 1638/SF-HA se clasifica como de categoría B de conformidad con la política de medio ambiente y cumplimiento de salvaguardias del Banco (OP-703). Las obras previstas, en forma individual son susceptibles de ocasionar impactos de extensión y duración limitada, reversibles o mitigables, de poco significado ambiental y poco riesgo para la población

II. Identificación de los Impactos Relacionados con los Diversos Tipos de Obras.

- 2.1 La Estrategia Ambiental y Social (EAS) preparada en el 2005 establece el manejo de los aspectos ambientales y sociales de los tramos carreteros en ejecución apoyados por la presente operación. La EAE tiene propone criterios de clasificación para las operaciones por su potencial de impacto (similar a la clasificación A, B y C del Banco que se aprobara posterior a la preparación de esta EAE) y medidas para el manejo de los impactos ambientales. La EAE requiere que cada obra individual cuenta con un Análisis Ambiental y Social (AAS) que permita validar la clasificación preliminar y el correspondiente Plan de Protección Ambiental y Social (PPAS).
- 2.2 El AAS de las obras de la presente operación estableció que éstas tienen viabilidad ambiental e identifican los asuntos ambientales claves que se deberán atender, incluyendo los impactos cumulativos potenciales de las obras previstas en su conjunto.
- 2.3 Los proyectos de obras viales presentan pocos impactos previsibles o potenciales importantes, dado que se trata exclusivamente de la rehabilitación de obras existentes; todos se clasifican bajo la categoría ambiental “B”. El aumento del riesgo para la seguridad pública, debido al aumento de la velocidad de tránsito en los tramos

¹ Este documento constituye un resumen de las estrategias ambientales y sociales de los Préstamos 991.SF-HA y 1638/SF-HA, operaciones que financian las obras de rehabilitación vial objeto de este Proyecto. El documento principal para el caso del préstamo 1638/SF-HA fue elaborado por el Consultor Louis Labelle y puede ser consultado en IDBDOCS 538851. Es sobre la base de estos conceptos que durante la preparación de la Operación HA-L1046 se efectuará la revisión de la EAS y del PGAS para obtener, en caso de ser necesario, un nuevo marco para la ejecución de las obras de rehabilitación pendientes y las tareas de mantenimiento de las ya ejecutadas.

urbanos de carreteras nacionales y caminos durante la fase de operación de las obras, es el impacto indirecto potencial de mayor importancia; para ello se incorporará en el diseño de todas las obras la instalación de “policías acostados” para disminuir la velocidad de tránsito a niveles de seguridad óptimos. También se incluirán cuando necesario áreas de desembarcaderos para los buses y áreas peatonales protegidas con su debida zonificación y señalización. También, en la óptica de la Política Operativa OP-704 del Banco (Desastres Naturales e Inesperados), sección 1.b. sobre prevención y/o mitigación de desastres, los proyectos de rehabilitación vial incluirán en su diseño la rehabilitación de las infraestructuras de drenaje necesarias para asegurar la viabilidad física de la obra y la seguridad de las poblaciones en el sitio de la obra y sus alrededores, lo anterior sin perjuicio de programas complementarios y urgente de manejo de cuencas que se requerirán implementar a mediano plazo pero que no pueden ser considerados en la presente operación.

III. Impactos Acumulativos.

- 3.1 Por otra parte, el análisis de las características generales de los proyectos permitió identificar los impactos cumulativos que podrían ser generados por el conjunto de obras. Estos se refieren principalmente a la generación de pasivos ambientales tales como la proliferación de bancos de préstamos y canteras abandonadas que impactan al paisaje, el aumento de los niveles de deforestación y el riesgo para la seguridad del tránsito y peatones.
- 3.2 En lo relativo a las canteras y sitios de préstamos para conseguir materiales granulares, la estrategia consiste en evitar crear nuevos sitios de esta naturaleza y utilizar los existentes que no impactan fuertemente en el paisaje o las características hidrogeológicas (Acuíferos profundos y superficiales). Todos estos sitios deberán ser identificados y recibir la aprobación de las autoridades locales y del MTPTC previo al inicio de su operación.
- 3.3 La deforestación y destrucción de la cobertura vegetal es un problema clave y un impacto cumulativo que demuestra patrones de desarrollo no sostenibles en el país. Por ello, no se financiarán obras en sectores donde la actividad de recolección de leña y elaboración de carbón se realizan en la actualidad así como en los sectores donde existe un buen potencial para desarrollar esta actividad. Por otro lado, los contratistas deberán asegurar la reposición de la vegetación y árboles que deberán ser removidos en el transcurso de las obras de construcción.

IV. Aspectos Ambientales Relacionados con Estudios.

- 4.1 Adicionalmente, para los estudios de diseño de obras se exigirá incorporar el análisis de la dimensión ambiental relacionada con los proyectos que son objeto de estudio. Así por ejemplo, los proyectos de estudios técnicos y financieros para la rehabilitación de vías requerirán para su aprobación de la elaboración de EAS correspondientes a la categoría ambiental “B” para identificar y evaluar los

principales impactos potenciales y tomarlos en cuenta en las etapas posteriores de selección de alternativas y diseño de obras.

V. Gestión Ambiental.

5.1 Para la gestión ambiental de las operaciones de transporte con financiamiento del Banco, la Unidad Ejecutora del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones (MTPTC) cuenta con un especialista ambiental nacional de nivel “senior” (con maestría en gestión ambiental). Dicho especialista tiene entre otras funciones, las siguientes:

- 1) asegurar la coordinación y la no objeción a los proyectos con el Ministerio del Ambiente (MDE)
- 2) elaborar los términos de referencia para las actividades de supervisión y monitoreo ambiental de las obras;
- 3) realizar la auditoria ambiental y social de los diferentes programas.

5.2 Para cada involucrado en el proceso, desde el Banco hasta las autoridades locales, existen responsabilidades identificadas y funciones claves. Los principales actores son obviamente la Unidad Ejecutora (UE) del MTPTC y dentro de ésta más específicamente el especialista ambiental, así como el especialista en infraestructura del Banco en el país. Pero también los contratistas que deben respetar las especificaciones ambientales particulares incluidas en sus contratos para la ejecución de obras y los supervisores que verifican el cumplimiento cabal de las mismas. Por su parte, los consultores que efectúan estudios de prefactibilidad, factibilidad y diseño están obligados a incluir como parte de sus servicios los estudios ambientales y sociales pertinentes.

VI. Estrategia Ambiental y Social

6.1 Dado que la operación de Refuerzo Financiero se dirige a proyectos en construcción, de conformidad con la Directiva B.12 de OP-703, la Estrategia Ambiental y Social para esta operación revisará el nivel de cumplimiento con las previsiones del EAE así como se hará un análisis sobre si el marco actual debe revisarse y actualizarse en función de los cambios en el país, la política de medio ambiente y cumplimiento de salvaguardias del Banco y los resultados de esta debida diligencia.

6.2 Será contratada una consultoría para realizar una auditoría ambiental en la ejecución de los dos Préstamos anteriores en ejecución, 991/SF-HA y 1638/SF-HA. A partir de esa auditoría, caso necesario, será elaborado un Plan de Acción conteniendo las medidas a ser tomadas para que la ejecución del préstamo actual sea realizada de manera adecuada y en consonancia con las políticas socioambientales del Banco. Las actividades de análisis ambiental y social, incluirá, entre otros aspectos:

- Confirmar si hubo necesidad de reasentamiento involuntario o afectaciones a población y de ser el caso, como se maneja

- Confirmar que tipo de divulgación de información se realizó conforme a lo que recomendaba la EAS
 - Aclarar si se acato la recomendación del EAE sobre la contratación de una Firma Ambiental altamente especializada, de carácter internacional e independiente de la supervisión técnica (pagado de los fondos del programa y en especial el rubro 1.5, Supervisión y Fiscalización de Obras) para asegurar que se cuente con la capacidad técnica y la dedicación del tiempo necesario para elaborar TdRs para EA de las categorías A y B, para hacer los AAS de los proyectos y para recomendar su aprobación o los estudios adicionales requeridos ante la UE-MTPTC.
 - La revisión de la ejecución de las medidas previstas en los préstamos originales, la política de cumplimiento de salvaguardias del Banco, y el desarrollo en los últimos 5 años permitirán al equipo de proyecto evaluar si se requiere de un Plan de Acción para modificar el manejo de los aspectos ambientales y sociales tales como fueron definidos en la EAE (por ejemplo, si las medidas para controlar la reforestación presentadas en la EAE y la EAS son adecuadas, el manejo de pasivos ambientales es adecuado, etc).
- 6.3 Dicha consultoría elaborará también un término de referencia para que sea realizada una evaluación ambiental estratégica de los proyectos de transporte que el Banco pretende financiar para Haití en los próximos 11 años.
- 6.4 Asimismo será incorporado al equipo de proyecto un miembro del SECCI para evaluar se el programa necesita de medidas adicionales de protección con relación al cambio climático.

HAÍTÍ (HA-L1046)

PROGRAMA DE APOYO AL DESARROLLO DEL SECTOR DE TRANSPORTE EN HAÍTÍ

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y links a archivos técnicos
Análisis preliminar de mayores costos en obras de rehabilitación vial financiadas por el Banco en Haití	Estudio realizado por el Consultor Justo Paz contratado por el Banco para el análisis de los mayores costos experimentados en los contratos de rehabilitación de varias obras en la RN1 y la RN2.	Septiembre de 2009	IDBDOCS-#35140726 (1) y IDBDOCS-#35140739 (2)
Opciones técnicas y diseño	Elaboración del diseño básico y de las especificaciones técnicas particulares de las obras en la RN1 en el tramo Bon Repos – Titanyen (9 km) y en el Tramo Xaragua – Saint Marc (16 km)	A ser preparado (Disponible en Mayo 2010)	-
Análisis de factibilidad económica de las obras del proyecto	Estudio a realizar por un consultor independiente (i) factibilidad de las obras en la RN1 en el tramo Bon Repos – Titanyen (9 km) y en el Tramo Xaragua – Saint Marc (16 km); y (ii) factibilidad post construcción de las obras en la RN2 entre Grand Goave y Aquin, y factibilidad esperada de las obras en la RN1 entre Bon Repos y Saint Marc)	(i) Disponible en mayo 2010) (ii) Disponible en agosto 2010)	-
Administración Financiera/Fiduciaria. Ambiente de control.	-	-	-

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y links a archivos técnicos
Recolección de información y análisis para reportar resultados.	Tarea a realizar por la UCE como parte de las actividades normales de seguimiento de las operaciones 991/SF-HA y 1638/SF-HA. Se recogerá información de tráfico, de velocidades de circulación y de tiempos de viaje en todos los tramos de ruta objeto del proyecto.	(Disponible en junio 2010)	-
Análisis institucional/de personal y de procedimientos vinculados a la capacidad de implementación.	En ejecución por un consultor independiente contratado por el Banco.	En preparación (Disponible en mayo 2010)	-
<i>Stakeholders</i> y el ambiente político	-	-	-
Salvaguardias sociales y ambientales	Será realizada una evaluación de las obras ejecutadas y en ejecución de los préstamos 991/SF-HA y 1638/SF-HA, por un consultor independiente a contratar, para verificar si las medidas de mitigación propuestas fueron ejecutadas y se son suficientes para las obras este proyecto. Si se constatará que no son suficientes, el consultor realizará una EAS y un IGAS de las obras específicas del proyecto.	A contratar en abril de 2010 Disponible a inicios de mayo de 2010)	-
	Una misión especial de ESG será realizada con la finalidad de verificar el cumplimiento de las políticas ambientales del Banco, particularmente de cualquier condición derivada de la política OP-704 (Riesgos Naturales).	Misión a realizar en abril de 2010	
Otros asuntos relevantes, incluyendo donantes, género, sostenibilidad, temas de país/ sector.	-	-	-

INFORMACION CONFIDENCIAL