

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

HAITÍ

FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL Y REFORMA DEL SECTOR DEL TRANSPORTE I

(HA-L1088/HA-G1033)

PROPUESTA DE FINANCIAMIENTO NO REEMBOLSABLE

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por Reinaldo Fioravanti (INE/TSP), jefe de equipo; Olivia Désinor (TSP/CHA), jefe de equipo suplente; Rosana Brandao, Alejandro Taddia, Carlos Mojica, Jean Pol Armijos y Giovanna Mahfouz (INE/TSP); Michel Vallée (TSP/CHA); Nelly Wheelock (FMP/CHA); Daniel Bayes (FMP/CHA); Nicolas Kotschoubey (VPS/ESG); Caroline Sipp (CDH/CDH); Louis-François Chrétien (LEG/SGO); Marie Edwige Baron (CDH/CHA); y Marcio Cracel (consultor/TSP).

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

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO

I.	DESCRIPCIÓN Y SEGUIMIENTO DE RESULTADOS	1
A.	Antecedentes, problema abordado y justificación	1
B.	Objetivo, componentes y costo	10
C.	Resultados clave e impacto esperados	12
D.	Fundamentación económica	13
II.	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y RIESGOS PRINCIPALES	14
A.	Instrumento de financiamiento y estrategia del programa	14
B.	Environmental and social safeguard risks	14
C.	Otras consideraciones y riesgos de importancia clave	14
III.	RESUMEN DE LOS MECANISMOS DE EJECUCIÓN.....	15
A.	Plan de ejecución y gestión.....	15
B.	Resumen de los mecanismos para el seguimiento de resultados	15
IV.	CARTA DE POLÍTICA.....	15

ANEXOS	
Anexo I	Resumen de la Matriz de Efectividad en el Desarrollo
Anexo II	Matriz de Política

ENLACES ELECTRÓNICOS
REQUERIDOS <ol style="list-style-type: none">1. Carta de Política http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=387941742. Matriz de Resultados http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=386736223. Matriz de Medios de Verificación http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38750212
OPCIONALES <ol style="list-style-type: none">1. Evaluación Económica http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=386700352. Plan de Seguimiento y Evaluación http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=386700363. Evaluación del aporte a la integración regional http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=386700374. <i>Global Competitiveness Report</i> [Informe Global de Competitividad] http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2013-14.pdf5. Diagnóstico de los Puertos de América Central y la República Dominicana http://publications.iadb.org/handle/11319/5834?locale-attribute=es

SIGLAS Y ABREVIATURAS

AFD	<i>Agence Française de Développement</i> [Agencia Francesa de Desarrollo]
APN	<i>Autorité Portuaire Nationale</i> [Autoridad Portuaria Nacional]
FER	<i>Fonds d'Entretien Routier</i> [Fondo de Mantenimiento Vial]
FMI	Fondo Monetario Internacional
IFC	Corporación Financiera Internacional
MEF	<i>Ministère de l'Économie et des Finances</i> [Ministerio de Economía y Finanzas]
MTPTC	<i>Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications</i> [Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones]
SEMANAH	<i>Service Maritime et de Navigation d'Haïti</i> [Servicio Marítimo y de Navegación de Haití]
UCE	Unidad Central de Ejecución
USTDA	<i>United States Trade and Development Agency</i> [Agencia de los Estados Unidos para el Comercio y Desarrollo]

RESUMEN DEL PROYECTO

HAITÍ

FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL Y REFORMA DEL SECTOR DEL TRANSPORTE I (HA-L1088/HA-G1033)

Términos y condiciones financieras					
Beneficiario: República de Haití					
Organismo ejecutor: Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)					
Fuente			Monto (US\$)		
BID (Facilidad no Reembolsable)			12.000.000		
Fondo para la Reconstrucción de Haití			7.000.000		
Local:			0		
Total:			19.000.000		
Moneda:			Dólar estadounidense		
Período de desembolso:			12 meses		
Esquema del proyecto					
<p>Objetivo y descripción del proyecto: El objetivo del programa es contribuir a la mejora de la calidad del transporte en Haití, con lo cual se aumentará la competitividad del país a través de los siguientes elementos: (i) fortalecimiento institucional y modernización del sector vial y (ii) reforma y modernización del sector marítimo.</p> <p>Esta operación es la primera de una serie de tres operaciones consecutivas de operación programática de financiamiento no reembolsable en apoyo de reformas de política en un tramo, que serán financiadas por separado pero están interrelacionadas desde el punto de vista técnico.</p>					
<p>Cláusulas contractuales especiales: El desembolso del tramo único está sujeto a que el Gobierno de la República de Haití presente ante el BID pruebas satisfactorias de que se haya dado debido cumplimiento a las condiciones que se describen en la Matriz de Política (Anexo II), de conformidad con la Matriz de Medios de Verificación (enlace electrónico 3).</p>					
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna.					
El proyecto califica como:	SEQ[]	PTI []	Sector []	Geográfica []	% de beneficiarios []

I. DESCRIPCIÓN Y SEGUIMIENTO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, problema abordado y justificación

- 1.1 El programa propuesto es la primera de tres operaciones programáticas de financiamiento no reembolsable en apoyo de reformas de política que brindarán apoyo al Gobierno de Haití en la implementación de reformas normativas, jurídicas e institucionales del sector del transporte. Las medidas de política propuestas para esta primera operación están diseñadas para crear un curso de acción claro y acelerar el proceso de modernización y reforma institucionales del sector, concentrándose en el transporte vial y marítimo, e incluyen: (i) modernización y fortalecimiento de la gestión del sector vial en sus funciones de planificación, mantenimiento, seguridad y construcción/rehabilitación de caminos y (ii) reforma y modernización de la gestión del sector marítimo, lo que incluye reformas normativas y jurídicas y la modernización de las instituciones portuarias. Esta primera operación de financiamiento no reembolsable en apoyo de reformas de política empleará recursos de la Facilidad No Reembolsable del Banco, por un monto de US\$12 millones, y del Fondo para la Reconstrucción de Haití, por un monto de US\$7 millones¹. El desembolso está previsto en 2014, una vez se hayan cumplido las condiciones de reforma de políticas que se detallan en la Matriz de Política (Anexo II) acordadas con el Gobierno de Haití.

1. Marco macroeconómico y aspectos de desarrollo económico

- 1.2 **Panorama económico.** El crecimiento económico haitiano se ha acelerado. La tasa de crecimiento del producto interno bruto (PIB) fue del 4,3% en el ejercicio fiscal 2013, cifra que superó las estimaciones y se debió, entre otros factores, al desempeño más sólido del sector agrícola (en comparación con el año anterior). La construcción fue el sector con el mejor desempeño en términos de crecimiento, con una tasa de crecimiento real del 9,3%. En el sector de manufactura se observó un desempeño inferior al promedio y la producción descendió un 2,1% en el ejercicio fiscal 2013.
- 1.3 **Marco macroeconómico.** Una política económica solvente ha generado estabilidad económica. En lo que respecta a asuntos monetarios, la inflación y el tipo de cambio se han mantenido bajo control. La inflación de un solo dígito ha sido la norma en Haití durante los últimos años y fue del 4,5% en el ejercicio fiscal 2013. En los meses siguientes, se redujo aún más hasta llegar al 3,4% en diciembre de 2013 (inflación anual al cierre del ejercicio). El tipo de cambio se mantiene estable y ha aumentado apenas marginalmente en los últimos años, de G 42/US\$1 en 2012 a G 43,8/US\$1 en 2013. Además de la política monetaria exitosa del Banco Central, el gobierno ha asumido varios compromisos a corto y largo plazo. Implementó un plan a largo plazo (30 años) con metas a corto plazo, a fin de brindar un marco para las expectativas y el crecimiento. El Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) está preparando, con la ayuda de la comunidad internacional, una reforma de las finanzas públicas, con el fin de lograr una administración más transparente y eficiente. No obstante, es importante reconocer que hay y habrá importantes necesidades de servicios de infraestructura y transferencias monetarias que el Estado deberá cubrir². En ese

¹ Los US\$7 millones de los recursos del Fondo para la Reconstrucción de Haití provienen del Gobierno de Francia y se han registrado con el número HA-G1033.

² El total de las inversiones en 2013 alcanzó los US\$1.300 millones. La operación actual (US\$19 millones) representa alrededor del 1,4% del total de las necesidades anuales en materia de inversión.

contexto han surgido déficit fiscales y externos moderados, que se han convertido en fuente de preocupación.

- 1.4 **Aspectos fiscales.** El déficit fiscal general fue del 6,7% en el ejercicio fiscal 2103 (cifra que representa un aumento con respecto al 5,1% del ejercicio fiscal 2012) y el déficit en cuenta corriente llegó al 5,8% (en comparación con una cifra del 4,5% en el ejercicio fiscal 2012). La dimensión de estas brechas se ha ido ampliando luego del terremoto, y la expectativa es que, a pesar de los esfuerzos del gobierno, se mantendrán en niveles elevados en los años próximos. A pesar de que Haití posee bajos niveles de endeudamiento tras la cancelación de la deuda en 2010, y aunque actualmente no está asumiendo más deuda, con la excepción de fuentes concesionales muy concretas³, la reducida base impositiva y de exportaciones son dos de las principales inquietudes del gobierno. De hecho, según el marco de sostenibilidad de la deuda del Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial, los indicadores de deuda de Haití proyectados a futuro exceden en muchos años el umbral de seguridad indicativo, por lo que Haití se clasifica automáticamente como un país de alto riesgo (a pesar de que en la actualidad no tiene dificultades en materia de servicio de la deuda). Por último, los resultados macroeconómicos de Haití continúan ajustándose al actual programa del FMI. En ese sentido, cabe destacar que el directorio del FMI aprobó la séptima revisión (con una dispensa) el 26 de marzo de 2014.

2. Competitividad y sector del transporte

- 1.5 La mejora de la competitividad del país es clave para aportar el crecimiento económico tan necesario para Haití. De acuerdo con el *Global Competitiveness Report 2013-14* (Informe Global de Competitividad 2013-2014)⁴, Haití presenta uno de los peores índices de competitividad de todo el mundo al ocupar el puesto 143 de entre los 148 países evaluados. En el pilar de **infraestructura** ocupó el puesto 142 de un total de 148 países, con un valor de 2,0 en una escala del 1 al 7; la **provisión de infraestructura** ocupó el segundo puesto como el factor más problemático a la hora de hacer negocios en el país, e indicadores específicos como la **calidad de las vías** (2,2 sobre 7) y la **calidad de la infraestructura portuaria** (2,4 sobre 7) también fueron notoriamente bajos en el caso de Haití. Gracias a las fuertes inversiones que se realizaron en el sector, financiadas por el Banco y otros donantes (párrafo 1.9), la situación está mejorando, fundamentalmente habida cuenta de que en 2010 Haití ocupaba el último puesto en el pilar relativo a la calidad de la infraestructura (de un total de 148 países), pero los esfuerzos deben continuar.
- 1.6 Una infraestructura de transporte eficiente y sus servicios afines son cruciales para asegurar el funcionamiento eficaz de la economía. Las redes de transporte eficientes reducen el efecto de la distancia entre las regiones, integran el mercado nacional y lo conectan a un bajo costo a los mercados en otros países y regiones. Asimismo, la calidad y amplitud de las redes de infraestructura repercute considerablemente sobre el crecimiento económico y disminuye las desigualdades de ingresos y la pobreza en una variedad de formas. Una red con una infraestructura de transporte bien desarrollada es un prerequisite para que las

³ En particular, en los últimos tres años Petrocaribe le ha otorgado a Haití un monto anual de US\$400 millones en préstamos en condiciones favorables que fueron importantes para financiar las obras públicas que tanto se necesitaban a través de un proceso transparente y competitivo. En este contexto, en virtud de la reducida base impositiva y de exportaciones, se desaconseja una acumulación de deuda.

⁴ Klaus Schwab, Foro Económico Mundial ([enlace opcional número 4](#)).

comunidades menos desarrolladas accedan a los servicios y actividades económicas esenciales⁵.

3. Estructura y desempeño del sector del transporte

- 1.7 La infraestructura del transporte en Haití adolece de una serie de limitaciones críticas en términos de calidad y cobertura que se reflejan en un elevado costo del transporte y tiempos de traslado prolongados para los usuarios particulares y las empresas, y la mayoría de dichas limitaciones se derivan del doble efecto de los niveles de inversión históricamente bajos en el sector y de las deficiencias crónicas de sus instituciones y marcos jurídicos. Asimismo, a lo largo de los años Haití ha sufrido numerosos desastres naturales⁶ que han dañado infraestructuras clave, todo lo cual ha hecho aún más oneroso el progreso del sector.
- 1.8 El **transporte vial** es la principal modalidad para el transporte de carga y pasajeros en Haití⁷ y, por ende, la mejora de la infraestructura vial es un mecanismo fundamental para el desarrollo económico y la integración intra⁸ e interregional de las diferentes zonas del país. La red vial nacional tiene una extensión de 3.572 kilómetros, que constan de 953 kilómetros de vías primarias (27%), 1.315 kilómetros de vías secundarias (37%) y 1.304 kilómetros de vías terciarias (36%). Ello refleja niveles de cobertura muy bajos para el tamaño de la población (0,4 kilómetros/1.000 habitantes) y la superficie del país (0,12 km/km²)⁹.
- 1.9 Haití ha mejorado considerablemente la calidad de su infraestructura vial en los últimos años con financiamiento del Banco y de otros donantes. Inmediatamente después del terremoto de enero de 2010 se estimó que solamente el 9% del total de la red vial estaba en buenas condiciones¹⁰. Además, solamente el 10% de las vías recibió un mantenimiento continuo¹¹. En los últimos tres años se rehabilitaron más de 200 kilómetros de redes primarias y las estimaciones del Gobierno de Haití¹² indican que en la actualidad, alrededor del 15% del total de las redes viales y el 64% de la red primaria están en buenas condiciones. No obstante, para continuar reduciendo las deficiencias existentes en infraestructura (párrafo 1.5), además de las iniciativas de rehabilitación, el mantenimiento adecuado de esta infraestructura es un factor crítico. A pesar de que hay escasas estadísticas oficiales sobre las lesiones y muertes provocadas por los accidentes viales en Haití, la seguridad vial es un problema en el país debido a las condiciones y calidad deficientes de

⁵ *Global Competitiveness Report 2013* (Informe Global sobre Competitividad), Foro Económico Mundial.

⁶ Los hechos más recientes son el terremoto del 12 de enero de 2010 y el huracán Sandy de 2012.

⁷ Las estimaciones indican que el 80% del tráfico del país se moviliza por tierra (Banco Mundial y BID).

⁸ La mejora de la capacidad y la calidad de la infraestructura vial disminuye los costos de transporte y los tiempos de traslado, con lo cual se permitirá que las regiones menos desarrolladas aumenten su acceso a los mercados y servicios básicos (salud y educación).

⁹ Otros países de la región tienen una mayor cobertura, tanto en relación con su superficie como con su población. Por ejemplo, República Dominicana: 1,98 km/1.000 habitantes, 0,41 km/km²; El Salvador: 1,75 km/1.000 habitantes, 0,48 km/km²; Honduras: 3,34 km/1.000 habitantes, 2,31 km/km², y Nicaragua: 3,92 km/1.000 habitantes, 1,64 km/km².

¹⁰ Estimaciones realizadas por el equipo técnico de la Unidad Central de Ejecución (UCE). El Índice Internacional de Rugosidad define como buenas condiciones aquellas que tengan un índice menor a cuatro.

¹¹ *Post-Disaster Haitian Government Needs Analysis*, Puerto Príncipe, marzo de 2010.

¹² Fuente: UCE.

las rutas y los vehículos, la falta de señalización y el escaso cumplimiento de las disposiciones de tránsito¹³.

- 1.10 **Transporte marítimo.** En razón de la característica geográfica insular de Haití, el transporte marítimo es un factor clave en la economía, puesto que es la puerta al 85% del comercio exterior internacional. En consecuencia, las ineficiencias del sistema portuario se reflejan en el costo de los bienes importados y en el costo de vida de los haitianos. En el país hay dos puertos marítimos que cubren el transporte marítimo internacional: Puerto Príncipe y Cap Haïtien. El puerto principal es Puerto Príncipe, cuya superficie se dedica principalmente a contenedores de carga y cargas generales fraccionadas, con otras dársenas y depósitos que se especializan en granos¹⁴. Adicionalmente hay 17 terminales más pequeñas a lo largo del litoral del país, equipadas solamente para naves de travesías marítimas de corta distancia.
- 1.11 A pesar de que el movimiento de cargas a través del puerto marítimo de Puerto Príncipe ha aumentado considerablemente en el curso de los últimos años¹⁵, continúa estando subutilizado debido a que adolece de equipos obsoletos, operaciones ineficientes y costos portuarios altos. El terremoto de 2010 destruyó completamente la dársena Norte y provocó serios daños a la dársena Sur. Los depósitos, edificios de seguridad, cerca perimetral y vías de acceso quedaron prácticamente destruidos en su totalidad. Muy pocos de los activos corrientes se pueden reutilizar para una infraestructura portuaria permanente. Un arreglo provisional de barcazas ha resultado eficaz para restaurar el procesamiento de cargas, y debería ser suficiente para los próximos tres o cuatro años, hasta que se construya una solución permanente. En la actualidad, el costo total para los importadores comerciales en Haití es, por mucho, el más alto en comparación con sus pares de la región: llega hasta US\$645 por contenedor, mientras que el promedio que abonan sus pares regionales es de US\$145, y el puerto tiene una capacidad de operar 12 buques por hora, en comparación con una cifra de 25 en el caso de otros homólogos¹⁶.
- 1.12 **Marco institucional.** El sector del transporte en Haití abarca a las siguientes instituciones: (i) el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones (MTPTC), que rige el sector y es responsable de carreteras y aeropuertos¹⁷; (ii) el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), que se encarga de preparar y obtener la aprobación del presupuesto nacional, así como de recaudar todos los impuestos y sobrecargos vinculados al transporte, especialmente los que se gravan sobre los combustibles y (iii) la Autoridad Portuaria Nacional (APN), que está a cargo de gestionar y operar todos los puertos públicos del país, así como de controlar los puertos privados¹⁸. Con el fin de mejorar la calidad de la infraestructura de transporte y servicios en Haití es clave que el gobierno aborde las deficiencias institucionales del MTPTC y la APN, a saber: (i) estructura organizacional y

¹³ El Banco está financiando el establecimiento de valores de referencia en materia de accidentes para la ruta nacional RN1 (operación HA-L1079) que posteriormente se ampliará a otras carreteras.

¹⁴ En años recientes, Puerto Príncipe movilizó cerca de un millón de toneladas por año. Fuente: APN.

¹⁵ Las exportaciones de bienes y servicios registraron un incremento del 16% entre 2012 y 2013. El principal socio de exportación es Estados Unidos, con una participación del 80%, seguido de la República Dominicana con el 7% y Canadá con casi el 4%.

¹⁶ Datos de la APN y cifras de referencia del “Diagnóstico sobre el desempeño de los puertos en Centro América y la Rep. Dominicana”, Guerrero, Abad, BID, 2013 ([enlace opcional 5](#)).

¹⁷ La gestión vial del MTPTC se realiza a través de cuatro funciones: (i) planificación y estudios; (ii) construcción vial; (iii) mantenimiento y (iv) control de pesos, además de 10 Direcciones Departamentales (DD) y la Unidad Central de Ejecución (UCE).

¹⁸ La APN depende del MEF.

de recursos humanos inadecuada; (ii) capacidad de planificación y herramientas insuficientes para gestionar los aspectos de inversión y mantenimiento y (iii) falta de transparencia en las instituciones del sector (párrafos 1.16 y 1.17).

- 1.13 **Labor sectorial del Banco.** Después del terremoto de enero de 2010, que provocó un daño considerable a la infraestructura de transporte, el Gobierno de Haití y el Banco acordaron un programa de trabajo para el período 2010-2015, con el objetivo de reconstruir la infraestructura y ejecutar proyectos estratégicos para lograr que el país progrese hacia una senda de desarrollo sostenible, capaz de generar crecimiento económico y soluciones para afrontar problemas sociales y ambientales. La estrategia del sector de transporte del país se centra en: (i) mejorar la calidad de la infraestructura vial nacional; (ii) mejorar la capacidad institucional del sector del transporte y (iii) mejorar la conectividad internacional. Durante este período, el Banco aprobó un total de US\$179,5 millones para el sector bajo la modalidad de financiamiento no reembolsable para inversiones, con apoyo a un amplio programa de rehabilitación vial centrado en el fortalecimiento institucional.
- 1.14 **Lecciones aprendidas.** El fortalecimiento institucional del sector del transporte financiado por el Banco¹⁹ demuestra que los resultados han sido más eficaces en el fortalecimiento de la capacidad de la Unidad Central de Ejecución (UCE) donde, a través de la contratación de especialistas y la impartición de capacitación, se mejoró considerablemente el desempeño de la unidad²⁰. Las pruebas indican que el resultado satisfactorio se debe principalmente a la independencia relativa de la unidad²¹ y a sus vínculos con los proyectos financiados por el Banco. Por otra parte, las esferas donde el fortalecimiento no se produjo al ritmo esperado incluyeron la formulación y ejecución de un plan integrado para modernizar la estructura organizacional del MTPTC²², y los desafíos en esta esfera incluyeron el amplio alcance del plan, la falta de priorización por parte del MTPTC y, en algunos casos, los conflictos con otros planes financiados por diferentes donantes²³ que requerían de una gran coordinación por parte del MTPTC. Tal como se explicará más adelante, la presente operación procura subsanar este tema (párrafo 1.18).
- 1.15 En consonancia con estos conceptos, para poder continuar con la reducción de la brecha en infraestructura y garantizar la sostenibilidad de las inversiones que realizaron el Gobierno de Haití y los donantes, se requiere que el gobierno supere una serie de desafíos que aún limitan el desempeño del sector, estrechamente ligados a las deficiencias de sus instituciones y a la falta de marcos jurídicos adecuados. Estos desafíos, que se abordarán a través de una exhaustiva modernización institucional y reforma del sector que realizará el Gobierno de Haití y contará con el apoyo de la presente operación, se analizarán en la sección que figura a continuación.

¹⁹ Operaciones que incluyeron componentes de fortalecimiento institucional para el MTPTEC: HA-L1054 (2011), HA-L1058 (2012) y HA-L1079 (2013).

²⁰ En la actualidad, la UCE está gestionando seis proyectos de rehabilitación, en comparación con los tres que gestionaba en 2010.

²¹ La UCE tiene su propio personal técnico y de adquisiciones y contrataciones, y su presupuesto está totalmente patrocinado por el Banco.

²² Se aprobó la cifra de US\$3 millones como parte de la operación HA-L1058 en 2012.

²³ Ejemplos de ello son la creación de la célula de mantenimiento vial financiada por la Unión Europea, que no estaba coordinada con las acciones de mantenimiento financiadas por el Banco y el inventario vial iniciado con fondos de otros donantes que no cubre todos los requisitos que recomienda el Banco.

4. Factores que limitan la calidad del transporte en Haití

- 1.16 **Sector vial.** El estado inadecuado de la infraestructura y los servicios de transporte en Haití refleja muchas de las deficiencias del MTPTC. Si bien los niveles insuficientes de inversión en el sector pueden justificar en parte las evidentes limitaciones en la cobertura y calidad de la infraestructura vial y sus servicios afines, la falta de una gestión adecuada del sector vial en sus diferentes funciones, concretamente planificación, mantenimiento, construcción/rehabilitación y seguridad vial es un pilar importante para maximizar la rentabilidad y asegurar la sostenibilidad de las inversiones²⁴ realizadas por el Gobierno de Haití y los donantes. Desde esta perspectiva, los principales desafíos en la gestión del sector vial son:
- a. **Mantenimiento vial insuficiente.** Si bien continúan las iniciativas de rehabilitación y existen fondos a tales efectos, las actividades de mantenimiento resultan insuficientes²⁵ para mantener las carreteras que se rehabilitaron recientemente e impedir un mayor deterioro de la red. Las principales causas vinculadas a este problema son: (i) estructura organizacional inadecuada y falta de recursos humanos para gestionar las actividades de mantenimiento vial²⁶; (ii) carencia de herramientas y procedimientos idóneos para gestionar el mantenimiento periódico de rutina²⁷ y (iii) ausencia de planificación para integrar el sector privado (fundamentalmente empresas locales pequeñas) a las actividades de mantenimiento²⁸.
 - b. **Condiciones inadecuadas de seguridad vial**²⁹. A pesar de que hay escasas estadísticas oficiales sobre los accidentes viales, la seguridad vial es un tema crucial en Haití debido a las condiciones deficientes de las carreteras y los vehículos, la falta de señalización y la escasa reglamentación y cumplimiento de las disposiciones de tránsito. En los últimos años, el Banco ha financiado numerosas actividades que abordan este tema³⁰. No obstante, el MTPTC aún carece de los siguientes elementos: (i) una estructura de gestión adecuada que se encargue de la seguridad vial; (ii) datos de referencia sobre accidentes que resulten idóneos para medir la repercusión de los proyectos viales³¹ y (iii) una estrategia adecuada para coordinar acciones con otros ministerios y donantes con miras a ejecutar un programa integral que mejore las condiciones de seguridad vial.

²⁴ Experiencias similares demuestran que el fortalecimiento de la capacidad institucional de las organizaciones que tienen a su cargo el mantenimiento vial puede disminuir sustancialmente el ritmo del deterioro vial. – [Strengthening of the sector in Armenia](http://lnweb90.worldbank.org) – Grupo de Evaluación Independiente, Banco Mundial – <http://lnweb90.worldbank.org>.

²⁵ Las estimaciones actuales realizadas también por la UCE/MTPTC indican que solamente 1.170 kilómetros de los 2.491 kilómetros de red vial total elegible (47%) recibieron mantenimiento vial de rutina en 2013. Si bien existe un Fondo de Mantenimiento Vial (FER), el Ministerio carece del personal calificado y de un plan idóneo para gestionar y acceder a dicho fondo.

²⁶ El MTPTC tiene solamente dos empleados para coordinar los convenios de mantenimiento vial con el FER y las Direcciones Departamentales (DD).

²⁷ La operación HA-L1054 (2011) financió las actividades de mantenimiento vial para las rutas RN2, RN8 y RN7 por un lapso de dos años, pero aún no se ha iniciado la ejecución de dichas actividades.

²⁸ El financiamiento que proporcionó el Banco en 2012 y 2013 para involucrar a las empresas locales en las actividades de mantenimiento aún no se ha ejecutado.

²⁹ Número de accidentes de tránsito/número de vehículos.

³⁰ Incluye la señalización de la ruta RN-1 (operación HA-L1046), campañas de comunicación (operación HA-T1137/HA-L1079) y una estrategia de país para la seguridad vial (operación HA-L1054).

³¹ El Banco aprobó una operación en 2013 que incluyó financiamiento para establecer valores de referencia en la ruta nacional RN1 (operación HA-L1079).

- c. **Planificación insuficiente del sector.** El MTPTC cuenta con información, herramientas y capacitación insuficientes para la debida toma de decisiones sobre la planificación de la rehabilitación y el mantenimiento viales³², concretamente: (i) el MTPTC no cuenta con una base de datos de la red vial primaria que abarque las características viales y la clasificación de la red en las diferentes categorías viales (primaria, secundaria, terciaria y urbana); (ii) la determinación del volumen de tráfico y las condiciones viales no se efectúa de manera sistemática y (iii) el MTPTC carece de un plan plurianual para las inversiones viales.
- d. **Insuficiente capacidad de gestión de construcción/rehabilitación.** A pesar de los resultados satisfactorios que se lograron con las iniciativas de rehabilitación vial financiadas por el Banco y otros donantes³³ y gestionadas por la UCE³⁴, a medida que aumenta la cartera de proyectos, la UCE/MTPTC afronta demoras para concluir los principales proyectos de rehabilitación³⁵ y aún se necesita mejorar los aspectos de la calidad de la construcción y la gestión de las empresas de supervisión. Las principales causas son la falta de un proceso estandarizado en la UCE que integre todos los aspectos de los proyectos de construcción/rehabilitación (ingeniería, adquisiciones y contrataciones, supervisión, aspectos ambientales y sociales).
- 1.17 **Sector marítimo.** Las ineficiencias del sistema portuario en términos de desempeño operativo, tarifas y costos son la consecuencia de la obsolescencia de los equipos, infraestructura y personal, que requerirán inversiones de los sectores público y privado en los próximos años. No obstante, el marco jurídico y la capacidad institucional existentes constituyen una gran barrera para lograr un nivel de inversiones sostenible y los niveles de eficiencia deseados³⁶. Desde esta perspectiva, los principales desafíos del sector marítimo son:
- a. **Falta de acceso al financiamiento para la rehabilitación de la infraestructura portuaria.** El puerto de Puerto Príncipe concentra el 98% del comercio internacional y actualmente opera al límite de su capacidad. El puerto se vio seriamente afectado por el terremoto de 2010 y en el presente opera con barcasas que funcionan como amarraderos temporales, lo cual implica una baja productividad y altas tarifas (párrafo 1.11). Se necesitan urgentemente inversiones destinadas a mejorar la capacidad y eficiencia del puerto de Puerto Príncipe y la APN está buscando fuentes de financiamiento complementarias para su reconstrucción³⁷, lo cual incluye préstamos no soberanos. Para que la APN obtenga financiamiento externo, los prestamistas y donantes han exigido, entre otros: (i) una política clara para el desarrollo y las inversiones en el sector portuario y (ii) transparencia en las perspectivas financieras y comerciales de la APN.

³² No existe un plan sistemático para las inversiones en la rehabilitación vial.

³³ Desde 2010 se han rehabilitado más de 200 kilómetros de red primaria (20% de la red primaria).

³⁴ La UCE está bajo la órbita del MTPTC y es responsable de gestionar los proyectos viales que financian los donantes. En 2014 la UCE tiene a su cargo la ejecución de un total de seis proyectos de rehabilitación, que cuentan con financiamiento del BID.

³⁵ A modo de ejemplo, en el caso de la operación HA-L1058 transcurrió un año desde su aprobación por el BID hasta la determinación de elegibilidad.

³⁶ Comparación de los tiempos de espera de las embarcaciones en el puerto de El Callao, antes y después de la introducción de las concesiones a operadores privados. “*Estudio de Costos y Sobre costos de la Cadena de Servicios Logísticos en los Terminales Portuarios de Uso Público*”, Autoridad Portuaria Nacional de Perú.

³⁷ La APN ha iniciado la reconstrucción del amarradero Norte con fondos de su propio presupuesto.

- b. **Ineficiencias en el marco normativo y en el mercado de los operadores privados.** Los contratos existentes con operadores privados son de corto plazo y no hay un marco jurídico que los respalde, lo cual impide las inversiones, crea oligopolios y genera aumentos en las tarifas³⁸. Los estudios encargados por el Banco³⁹ y otros donantes⁴⁰ coinciden en que, en paralelo con la reconstrucción del puerto de Puerto Príncipe, es esencial emprender una reforma del sector para aumentar la competitividad de los puertos, la cual deberá incluir: (i) la mejora de las funciones normativas, de gestión y operativas y (ii) el desarrollo de un marco normativo estable que permita la participación privada, incluida una política integral para establecer el modelo comercial y orientar el desarrollo del marco jurídico⁴¹.
- c. **Insuficiente transparencia y rendición de cuentas en las instituciones portuarias**⁴². Las instituciones portuarias exhiben una transparencia y rendición de cuentas insuficientes para gestionar sus funciones financieras y comerciales, activos, pasivos, tenencia de tierras, obligaciones contractuales y compromisos jurídicos, entre otros⁴³. Las principales causas vinculadas al problema son: (i) las auditorías de las instituciones portuarias no se publican y (ii) no hay un inventario que brinde información acerca de los activos, pasivos y obligaciones contractuales de las instituciones portuarias.
- d. **Inadecuada capacidad de recursos humanos para gestionar las funciones de las instituciones marítimas**⁴⁴. A pesar de la existencia de un programa de capacitación periódica para el personal de la APN, este último se ejecuta ineficazmente debido a la falta de la siguiente información: (i) no se dispone de un inventario exhaustivo del personal de las instituciones marítimas; (ii) ausencia de una evaluación del personal para identificar su formación y competencias/destrezas; (iii) ausencia de un programa de capacitación exhaustivo basado en las aptitudes y funciones y (iv) ausencia de una política de recursos humanos que oriente la carrera laboral en las instituciones marítimas, incluida la contratación, formación, evaluación y jubilación del personal.
- 1.18 **Justificación del programa.** A la fecha, las actividades del Banco relacionadas con el fortalecimiento institucional y la modernización del sector del transporte se han realizado a través de la asistencia técnica que se brindó en cada operación aprobada, y se concentraron en el sector vial y el sector marítimo. A pesar de que el Gobierno de Haití demuestra un compromiso para modernizar estos sectores, debido a la urgencia que revisten las tareas de reconstrucción, la ejecución de los componentes de infraestructura dominó la agenda del

³⁸ Los 15 operadores privados de los puertos internacionales trabajan mediante permisos, pero sin contratos.

³⁹ Estudios estratégicos de los puertos de Haití – CTS, 2011 (operación HA-T1135).

⁴⁰ Agencia de los Estados Unidos para el Comercio y Desarrollo (USTDA) y Corporación Financiera Internacional (IFC).

⁴¹ Tal como demuestran algunos datos empíricos, una reforma portuaria puede contribuir considerablemente a aumentar la eficiencia de los puertos. “[A critical appraisal of port reform and development policy in Nigeria](#)”, Obed, B. C. Ndikom y Emeghara, G.C.

⁴² Las instituciones portuarias incluyen las entidades responsables de gestionar actividades que se limitan a la superficie física de los puertos; en la actualidad, la única institución portuaria es la APN, que se encuentra bajo la órbita del MEF.

⁴³ La última auditoría externa se realizó a fines de 2004, con lo cual hay una brecha de nueve años entre una auditoría y la siguiente. Las prácticas óptimas en este ámbito recomiendan que las auditorías se realicen cada dos años.

⁴⁴ Las instituciones marítimas incluyen las instituciones portuarias y las entidades responsables de las actividades que se realizan en la zona costera. Actualmente, las entidades marítimas incluyen a la APN y al Servicio Marítimo y de Navegación de Haití (SEMANAH), organismo autónomo que se encuentra bajo la órbita del MTPTC y tiene la responsabilidad de reglamentar los servicios de navegación y garantizar la seguridad marítima.

gobierno y los cambios institucionales se produjeron a un ritmo más lento. Teniendo en cuenta que en los próximos años, es fundamental para fortalecer las instituciones del sector para garantizar la sostenibilidad de las inversiones realizadas, el Gobierno de Haití y el Banco coincidieron en que la presente operación programática de financiamiento no reembolsable en apoyo de reformas de política, que complementa a las operaciones de inversiones, brinda una estructura de incentivo para integrar y priorizar los esfuerzos, fortalecer la coordinación del MTPTC y la APN con diferentes donantes y acelerar el programa de reformas, modernización y fortalecimiento del sector del transporte. El MEF encabeza esta iniciativa en asociación con el MTPTC, con apoyo del Banco y en coordinación con otros donantes.

- 1.19 Se seleccionó el enfoque programático debido a su flexibilidad para diseñar y desarrollar las medidas requeridas para cumplir con los objetivos previstos. La ventaja de dicho enfoque es que presenta una oportunidad para fomentar el diálogo de políticas en curso entre el Gobierno de Haití, el Banco y otros donantes, y para apoyar las reformas de políticas a largo plazo en el sector del transporte, habida cuenta de que el cambio institucional es un proceso a largo plazo.
- 1.20 Desde la perspectiva del **sector vial**, en conjunto las tres operaciones contribuirán a fortalecer y modernizar la gestión vial en sus principales funciones, teniendo en cuenta las limitaciones en Haití, en particular las de carácter presupuestario, y el establecimiento de estándares mínimos de gestión vial. Desde la perspectiva del **sector marítimo**, las tres operaciones contribuirán a la reforma y modernización del sector, mediante el desarrollo de un marco jurídico adecuado que permita llevar a cabo reformas estructurales en términos de gobernanza y participación del sector privado. En este sentido, esta primera operación está diseñada para sentar las bases del fortalecimiento institucional, la modernización y reforma del sector al determinar medidas de política claras que orientarán el proceso, incluido el análisis y consolidación de las estrategias y planes de trabajo existentes, lo que incluye procesos exhaustivos de diálogo y consulta con los donantes y el sector privado. La segunda operación se basa en las acciones y estrategias de política definidas en la primera operación, y está diseñada para implementar acciones concretas y cambios estructurales que serán esenciales para permitir el avance de la reforma y la modernización. La tercera y última operación se prevé para garantizar la sostenibilidad de las reformas a través de la adopción de un marco jurídico y normativo idóneo para los puertos⁴⁵, al igual que para institucionalizar los procedimientos e instrumentos que evaluarán el avance de la reforma y permitirán ajustes oportunos ante ocasionales desvíos.
- 1.21 **Correspondencia estratégica.** El programa está en consonancia con la Estrategia de País con Haití para el período 2011-2015 (documento GN-2646), que designa al sector del transporte como uno de los seis sectores prioritarios que recibirán apoyo en Haití, y exige que los recursos del Banco se destinen a los siguientes objetivos: (i) mejorar la calidad de la infraestructura vial nacional; (ii) mejorar la capacidad institucional del sector del transporte y (iii) mejorar la conectividad internacional. El programa también está en consonancia con los objetivos prioritarios del programa de financiamiento del Informe del Noveno Aumento General de Recursos del Banco (documento AB-2764) de (i) brindar apoyo al desarrollo en los países pequeños y vulnerables y (ii) otorgar financiamiento para apoyar la cooperación e integración regionales con los criterios de focalización entre países (véase la justificación en el [enlace opcional 3](#)) y con sus prioridades sectoriales: (i) infraestructura para la

⁴⁵ El marco jurídico del MTPTC es adecuado; la creación de la unidad de mantenimiento, que se prevé para la tercera operación, puede efectuarse con una decisión administrativa del ministro.

competitividad y el bienestar social, al contribuir al objetivo de desarrollo regional de contar con una cobertura de vías pavimentadas (km/km²); y kilómetros de vías interurbanas construidas o mantenidas/mejoradas y (ii) instituciones para el crecimiento y el bienestar social a través de la implementación o mejora de los sistemas de finanzas públicas, tal como se prevé en el marco de resultados del Noveno Aumento. El programa también está en consonancia con la nueva Estrategia de Infraestructura (documento GN-2710-5), en especial con los ámbitos de acción prioritarios de (i) brindar apoyo a la construcción y mantenimiento de una infraestructura social y ambientalmente sostenible, mejorando así la calidad de vida y (ii) fomentar las mejoras en curso en la gobernanza de la infraestructura para mejorar la eficiencia en la prestación de servicios de infraestructura. Finalmente, el programa está en consonancia con el nuevo Marco del Sector del Transporte (documento GN-2740-3) en la dimensión de mejora de la capacidad institucional, especialmente en las esferas de (i) planificación estratégica; (ii) aspectos normativos y (iii) ejecución de proyectos e implementación de políticas.

- 1.22 **Coordinación con otros donantes.** El Gobierno de Francia, a través de la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) acordó canalizar parte de su aporte a esta operación de financiamiento no reembolsable en apoyo de reformas de política (US\$7 millones) a través del Fondo para la Reconstrucción de Haití. La coordinación con la AFD surge del hecho de que el organismo galo está actualmente negociando con la APN un préstamo no soberano para financiar parte de la reconstrucción del puerto de Puerto Príncipe, con lo cual la AFD tiene sumo interés en el fortalecimiento institucional de la administración portuaria, ya que garantizará la sostenibilidad de las inversiones. La coordinación entre la AFD y el Banco a efectos de la presente operación dio lugar a que la agencia colaborase en el diseño de la Matriz de Política, la definición de condiciones y el aporte financiero.

B. Objetivo, componentes y costo

- 1.23 **Objetivo.** El objetivo del programa es contribuir a la mejora de la calidad del transporte en Haití, con lo cual se aumentará la competitividad del país a través de lo siguiente: (i) fortalecimiento institucional y modernización del sector vial y (ii) reforma y modernización del sector marítimo.
- 1.24 El programa se estructura como un operación programática de financiamiento no reembolsable en apoyo de reformas de política (CS-3633, párrafo 3.1) a fin de abordar los complejos temas estructurales e institucionales a mediano plazo del sector, y consta de tres operaciones individuales, cada una de las cuales tiene resultados específicos, si bien contribuyen a los mismos objetivos generales. Los objetivos específicos de cada uno de los componentes en cada una de las operaciones se definirán en la Matriz de Política, con el apoyo de la Carta de política del Gobierno de Haití ([enlace opcional 2](#)). La presente operación programática de financiamiento no reembolsable en apoyo de reformas de política tendrá los siguientes componentes:
- 1.25 **Componente I. Estabilidad macroeconómica.** Este componente brindará apoyo al Gobierno de Haití para mantener un sólido marco macroeconómico, en consonancia con el objetivo del programa y la estrategia de país. El Banco elaborará una evaluación macroeconómica independiente, de conformidad con las políticas y procedimientos del Banco.
- 1.26 **Componente 2. Modernización y fortalecimiento del sector vial.** Este componente procurará mejorar la eficiencia y sostenibilidad de la gestión de la infraestructura vial, al mejorar la capacidad del MTPTC con las siguientes medidas de política:

- (i) Refuerzo y modernización de la gestión del sector vial a través de la formulación de un plan de fortalecimiento y modernización institucional para el MTPTC, que incluya la descripción de las funciones que han de reforzar, el calendario y la priorización de las actividades de fortalecimiento institucional que se emprenderán, productos específicos y términos de referencia para los expertos.
- (ii) Modernización de la gestión del mantenimiento vial mediante la elaboración de un plan de modernización de la actual estructura organizacional de mantenimiento, que incluya el diagnóstico de dicha estructura, las recomendaciones de mejora y un plan de acción para la transformación de la célula de mantenimiento en una unidad de mantenimiento.
- (iii) Modernización de la gestión del mantenimiento vial mediante la creación de una célula de seguridad vial dentro del MTPTC, lo que incluirá la determinación de las atribuciones generales de dicha célula, y preparación de una estrategia nacional de seguridad vial que incluirá los ámbitos de intervención, las actividades previstas, indicadores de desempeño, asociaciones con partes interesadas externas y los mecanismos de coordinación con otros ministerios.
- (iv) Refuerzo de la planificación de la gestión vial mediante la modernización de las herramientas de gestión de los activos viales a través de la creación de una base de datos sobre las redes viales primarias en el MTPTC, que incluya información sobre la extensión de la red de carreteras, un sistema de información geográfica y datos sobre el estado de las vías primarias según inspección ocular.
- (v) Modernización de la UCE/MTPTC a través de la estandarización de sus procesos operativos (finanzas, adquisiciones y contrataciones, seguimiento y evaluación, gestión de personal, control ambiental y aspectos de impacto social).

1.27 **Componente 3. Reforma institucional y normativa del sector marítimo.** Este componente procurará mejorar la eficiencia y sostenibilidad del sector marítimo al brindar apoyo a la reforma de políticas portuarias, y comprenderá las siguientes medidas de política:

- (i) Modernización y reforma del sector marítimo, comenzando con la creación de un grupo de trabajo que coordinará la reforma portuaria para el que se especificará, entre otras cosas, mandato, responsabilidades y equipo de personal asignado.
- (ii) Reforma del marco jurídico y normativo de la gestión y operación portuarias a través de la formulación de una política portuaria que servirá de aporte para redactar el proyecto de ley que permita la mejora de la gobernanza y la competitividad de los puertos y fomente la inversión del sector privado. La política de puestos incluirá la estructura institucional y el mandato de las entidades encargadas del sector portuario, y la estrategia de desarrollo portuario.

1.28 **Componente 4. Modernización y fortalecimiento de las instituciones portuarias.** Este componente fomentará la existencia de instituciones más eficientes para gestionar el sector, y abarcará las siguientes medidas de política:

- (i) Mejora de la transparencia de las instituciones portuarias a través del fortalecimiento del mecanismo de auditoría de la APN.

- (ii) Modernización de la gestión de las instituciones portuarias mediante el fortalecimiento del proceso de toma de decisiones a través de un inventario confiable de los activos, pasivos, tenencia de tierras, obligaciones contractuales y compromisos jurídicos de la APN, además de aspectos ambientales y sociales (*État des lieux*).
 - (iii) Modernización de la gestión de recursos humanos en las instituciones portuarias a través de la evaluación de las aptitudes de los empleados de la APN, con el fin de llevar a cabo las tareas de las futuras entidades que estarán a cargo de la reglamentación y la gestión de puertos.
- 1.29 **Costo.** El programa se estructura como un operación programática de financiamiento no reembolsable en apoyo de reformas de política con tres operaciones, tal como se describe en la Matriz de Política (Anexo II). Esta primera operación, por US\$19 millones (US\$12 millones del Banco y US\$7 millones del Fondo para la Reconstrucción de Haití), se desembolsará en un único tramo.
- C. Resultados clave e impacto esperados**
- 1.30 El Cuadro 1.1 presenta los efectos y principales resultados previstos del programa, tal como se detalla en la Matriz de Resultados (véase el Cuadro I.1).
- 1.31 Los beneficiarios directos del programa serán: (i) los sectores público y privado, que se beneficiarán del aumento en la competitividad; (ii) la población, que contará con una mejor infraestructura de transporte con costos y tiempos de traslado menores, así como costos de importación más bajos y (iii) los importadores y exportadores (empresas), que contarán con una mejor infraestructura portuaria.

Cuadro 1.1: Impacto y resultados del programa

Efectos y resultados cuantitativos estimados	Valor de referencia ejercicio fiscal 2012/2013	Ejercicio fiscal 2019/2020
Efectos estimados		
Calidad de las carreteras – Índice de Competitividad Global (1-7)	2,2	2,9
Porcentaje de carreteras en buenas condiciones en la red primaria	64%	74%
Calidad de la infraestructura portuaria – Índice de Competitividad Global (1-7)	2,4	3,4
Resultados cuantitativos		
Porcentaje de carreteras elegibles que reciben mantenimiento de rutina por parte del MTPTC	47%	80%
Disminución de los costos operativos anuales por vehículo en la red primaria	US\$169 millones	US\$153 millones
Porcentaje de la red primaria cubierta por un plan de seguridad vial desarrollado por la dependencia de seguridad vial	12%	100%
Contenedores por hora en el puerto de Puerto Príncipe	12/hora	25/hora
Porcentaje de operadores privados que trabajan bajo la modalidad de contratos basados en resultados	13%	100%
Frecuencia con que se realizan las auditorías externas de las instituciones portuarias	9 años	2 años

D. Fundamentación económica

- 1.32 El programa propuesto incluye medidas de política cuyos resultados mejorarán sustancialmente el desempeño de las operaciones del sector del transporte. Entre estos resultados previstos, dos merecen especial atención: (i) la reducción del costo operativo por vehículo en la red primaria y (ii) el aumento de la productividad de la carga y descarga de contenedores en los puertos. Sobre la base de estos dos supuestos, se formuló una evaluación económica detallada ([enlace opcional 1](#)). Para el primer resultado previsto, se empleó una metodología internacional⁴⁶ que tiene como principal objetivo determinar el costo operativo por vehículo, lo cual permite cuantificar el dinero que los propietarios de esos vehículos ahorran debido a la mejora del estado de las vías. El Índice Internacional de Rugosidad, que mide las condiciones de la vía, se utilizó como base de los cálculos y se comparó el costo operativo por vehículo en el caso del programa propuesto y en ausencia del mismo. El segundo resultado previsto se basa en el supuesto de que el país aumente la productividad de carga y descarga de contenedores del puerto para equipararla al promedio que exhiben los países de la región, con una disminución del tiempo de amarre de los buques y, por ende, con una reducción en el costo para los usuarios y las empresas de transporte.
- 1.33 Como consecuencia, la evaluación estimó un beneficio anual de aproximadamente US\$16 millones en ahorro por concepto de costo operativo por vehículo en el ejercicio fiscal 2019/2020, y US\$5,3 millones en ahorros de costos de transporte de buques en el ejercicio fiscal 2017/2018, con una tasa interna de rentabilidad del 18,6%, y un valor actual neto de US\$23 millones, utilizando una tasa de descuento del 12%. El índice de costo-beneficio es de 1,33. Se realizó un análisis de sensibilidad para las variables que tienen mayor probabilidad de afectar el desempeño económico del componente. Los resultados de la simulación no modifican la decisión con respecto a la viabilidad del programa, debido a que el valor actual neto presenta un resultado positivo en las tres hipótesis y la tasa interna de rentabilidad se mantiene por encima del 12% en la peor hipótesis.
- 1.34 **Sostenibilidad de las reformas.** El fortalecimiento institucional de las instituciones, tanto en el sector vial como en el marítimo, contribuirá a la sostenibilidad de las reformas; más concretamente, el fortalecimiento y la modernización del MTPTC mejorarán la ejecución del Fondo de Mantenimiento Vial (FER)⁴⁷, con lo cual asegurarán el financiamiento a largo plazo de las actividades de mantenimiento vial. En consecuencia, aumentará la calidad y extensión de la red actualmente cubierta por el MTPTC. En lo que respecta a los puertos, la mejora de la transparencia y el proceso de toma de decisiones en las instituciones portuarias contribuirá a mantener la uniformidad de la reforma. En lo referente a aspectos financieros y costos de la reforma, la APN es actualmente una entidad autónoma con sus propios ingresos⁴⁸, que se generan fundamentalmente a partir de las tarifas portuarias y, habida cuenta de que el principal objetivo de la creación de las nuevas entidades portuarias es separar y reasignar las responsabilidades y funciones sin aumentar el tamaño de los organismos, no implicará requisitos financieros adicionales para el presupuesto público.

⁴⁶ Modelo de desarrollo de carreteras (HDM IV).

⁴⁷ El FER se financia con los sobrecostos de los combustibles y su presupuesto se asigna por ley para financiar las actividades de mantenimiento vial. El total que se desembolsó en 2013 fue de alrededor de US\$8 millones.

⁴⁸ Los ingresos de la APN en 2013 ascendieron a aproximadamente US\$30 millones, de conformidad con la última auditoría financiera.

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y RIESGOS PRINCIPALES

A. Instrumento de financiamiento y estrategia del programa

- 2.1 El presente programa es el primero de tres operaciones programáticas de financiamiento no reembolsable en apoyo de reformas de política que brindarán apoyo al Gobierno de Haití para implementar reformas en el sector del transporte. Esta primera operación empleará recursos de la Facilidad de Financiamiento No Reembolsable del BID por un monto de US\$12 millones. Sobre la base de una solicitud del gobierno francés de canalizar parte de su aporte a esta operación programática de financiamiento no reembolsable a través del Fondo para la Reconstrucción de Haití, la presente operación se financiará con un monto adicional de US\$7 millones de dicho Fondo⁴⁹. El desembolso de esta primera operación está previsto para julio de 2014, una vez que se ejecute el contrato respectivo y se haya dado cumplimiento a las condiciones relativas a la reforma de políticas acordadas con el Gobierno de Haití y previstas en la Matriz de Política, y de conformidad con la Matriz de Medios de Verificación ([enlace requerido 3](#)).

B. Riesgos relacionados con salvaguardias ambientales y sociales

- 2.2 Puesto que se trata de una operación programática de financiamiento no reembolsable en apoyo de reformas de política, no hay riesgos ambientales ni sociales asociados. De conformidad con la Directiva B.13 de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco (documento OP-703), no se requiere de una clasificación ex ante del impacto ambiental, dada la naturaleza del programa.

C. Otras consideraciones y riesgos de importancia clave

- 2.3 Se deberán contemplar tres riesgos de nivel intermedio, para los cuales se planificaron medidas de mitigación, según lo descrito a continuación: (i) que las acciones de política no se puedan implementar plenamente debido a la falta de capacidad técnica de la APN. Este riesgo se verá mitigado por el apoyo técnico prestado de forma continua por expertos internacionales y donantes para asistir a la APN; (ii) que las medidas de política implementadas se discontinúen debido a los cambios que se podrían producir en cargos clave del gobierno, como consecuencia de procesos electorales. Este riesgo se ve mitigado debido a que los empleados de las entidades involucradas en la modernización son personal técnico, y se creará un grupo de trabajo integrado por representantes de los donantes, el gobierno y el sector privado, que tengan interés en la continuidad de las medidas de política, y (iii) que el programa no cuente con el suficiente apoyo político para implementar las políticas, debido a una falta de coordinación entre los actores involucrados en la reforma portuaria. Este riesgo se verá mitigado a través de la creación de una comisión compuesta por miembros de la APN y donantes, que conduzca el diálogo entre los actores públicos y privados que participan de la reforma.

⁴⁹ El proceso de certificación del Fondo para la Reconstrucción de Haití incluye: (i) la presentación de una nota de concepto de proyecto del Consejo de Ministros de Haití a un comité de múltiples donantes que administra el Fondo; (ii) la aprobación por el Comité; (iii) la presentación al Banco del acta de certificación del comité del Fondo, en la que se autoriza la utilización de los fondos.

III. RESUMEN DE LOS MECANISMOS DE EJECUCIÓN

A. Plan de ejecución y gestión

- 3.1 El beneficiario es la República de Haití y el organismo ejecutor será el Ministerio de Finanzas. La Matriz de Política se ha acordado con el Ministerio de Finanzas, y este último será el encargado de efectuar su seguimiento. El organismo ejecutor trabajará junto con el MTPTC y la APN para lograr el cumplimiento de las condiciones acordadas en la Matriz de Política. El MEF mantendrá reuniones semestrales con el MTPTC y la APN a fin de cumplir con lo siguiente: (i) presentar informes que contengan pruebas de que se hayan cumplido las condiciones, además de presentar cualquier otro informe que el BID pudiera necesitar para aprobar el desembolso; (ii) apoyar las acciones requeridas como factores de activación necesarios para cumplir con la segunda operación programática de financiamiento no reembolsable en apoyo de reformas de política, y (iii) cuando se haya completado el desembolso del programa, reunir y preparar la información requerida, a efectos de que el Banco y el Gobierno de Haití puedan efectuar el seguimiento, medir y evaluar los resultados de la totalidad del programa (véase el párrafo 2.8, [enlace opcional 2](#)).

B. Resumen de los mecanismos para el seguimiento de resultados

- 3.2 Los compromisos que se identifican en la Matriz de Política, Matriz de Verificación y los indicadores de la Matriz de Resultados establecen los parámetros clave para la supervisión y evaluación de los resultados del programa. El MEF, el MTPTC y la APN serán responsables de la recopilación, análisis y presentación de los informes de avance y desempeño. En el plan de seguimiento y evaluación de impacto ([enlace opcional 2](#)) se describe la metodología de evaluación, los indicadores que se evaluarán y las instituciones responsables de la recopilación de datos, el calendario de hitos y el presupuesto (US\$80.000)⁵⁰. Se empleará una metodología reflexiva para evaluar la eficacia del programa. Al concluir el programa, el equipo de proyecto redactará un informe de finalización del proyecto que también servirá como base para la segunda operación programática de financiamiento no reembolsable en apoyo de reformas de política.

IV. CARTA DE POLÍTICA

- 4.1 El Banco ha acordado con el Gobierno de Haití las políticas macroeconómicas y sectoriales estipuladas en la Carta de Política que se ha presentado al MEF, en la cual se describen los componentes principales de la estrategia del Gobierno de Haití para el programa y se reafirma el compromiso del país para ejecutar las actividades acordadas con el BID.

⁵⁰ US\$20.000 del presupuesto administrativo y US\$60.000 se financiarán con una cooperación técnica aprobada en 2013 y actualmente en ejecución (operación ATN/OC-14001-HA).

Matriz de Efectividad en el Desarrollo				
Resumen				
I. Alineación estratégica				
1. Objetivos de la estrategia de desarrollo del BID		Alineado		
Programa de préstamos		i) Préstamos para países pequeños y vulnerables y ii) Préstamos en apoyo a la cooperación e integración regionales.		
Metas regionales de desarrollo		Cobertura de vías pavimentadas (Km/Km2).		
Contribución a los productos del Banco (tal como se define en el Marco de Resultados del Noveno Aumento)		i) Kms de vías interurbanas construidos o mantenidos/mejorados y ii) Sistemas financieros públicos implementados o mejorados.		
2. Objetivos de desarrollo de la estrategia de país		Alineado		
Matriz de resultados de la estrategia de país		GN-2646	i) Mejora de la calidad de la infraestructura vial nacional, ii) Refuerzo de la capacidad institucional del sector de transporte y iii) Mejora de la conectividad internacional.	
Matriz de resultados del programa de país		GN-2756	La intervención está incluida en el Documento de Programación de País 2014.	
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)				
II. Resultados de desarrollo - Evaluabilidad		Evaluable	Ponderación	Puntuación máxima
		8.5		10
3. Evaluación basada en pruebas y solución		10.0	33.33%	10
3.1 Diagnóstico del Programa		3.0		
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		4.0		
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		3.0		
4. Análisis económico ex ante		10.0	33.33%	10
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, Análisis Costo-Efectividad o Análisis Económico General		2.5		
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados		2.0		
4.3 Costos Identificados y Cuantificados		2.0		
4.4 Supuestos Razonables		2.0		
4.5 Análisis de Sensibilidad		1.5		
5. Evaluación y seguimiento		5.6	33.33%	10
5.1 Mecanismos de Monitoreo		1.5		
5.2 Plan de Evaluación		4.1		
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación				
Calificación de riesgo global = grado de probabilidad de los riesgos*		Medio		
Se han calificado todos los riesgos por magnitud y probabilidad		Sí		
Se han identificado medidas adecuadas de mitigación para los riesgos principales		Sí		
Las medidas de mitigación tienen indicadores para el seguimiento de su implementación		Sí		
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		B.13		
IV. Función del BID - Adicionalidad				
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales				
Fiduciarios (criterios de VPC/PDP)				
No-Fiduciarios				
La participación del BID promueve mejoras en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:				
Igualdad de género				
Trabajo				
Medio ambiente				
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto		Sí	Con el objetivo de apoyar la formulación e inicio del programa, se diseñó la cooperación técnica HA-T1197 para proveer apoyo en el analisis institucional.	
La evaluación de impacto ex post del proyecto arrojará pruebas empíricas para cerrar las brechas de conocimiento en el sector, que fueron identificadas en el documento de proyecto o el plan de evaluación.				

El objetivo general es contribuir a la mejora de la calidad del transporte en Haití, incrementando la competitividad del país a través de: i) el fortalecimiento institucional y la modernización del sector vial y ii) la reforma y la modernización del sector marítimo. El programa se estructura como un PBG (Policy Based Grant) de tres operaciones de las cuales ésta es la primera.

La matriz de resultados presenta en detalle todos los indicadores de resultados y productos asociados a los objetivos y componentes del programa. Los indicadores de producto, de resultado e impacto presentados son SMART. El plan de monitoreo y evaluación se basa en un análisis económico ex post para identificar y cuantificar el impacto que el programa tiene.

Los riesgos identificados son sensatos e incluyen medidas de mitigación y la métrica para el seguimiento de su implementación.

MATRIZ DE POLÍTICA

Reformas de política y objetivo	Compromisos dentro del Programa I	Compromisos indicativos del Programa II	Compromisos indicativos del Programa III
Componente I. Estabilidad macroeconómica			
Marco macroeconómico estable para modernizar el sector del transporte en Haití.	1. Mantener un marco de políticas macroeconómicas congruentes con los objetivos del programa. Institución responsable: MEF	1. Mantener un marco de políticas macroeconómicas congruentes con los objetivos del programa. Institución responsable: MEF	1. Mantener un marco de políticas macroeconómicas congruentes con los objetivos del programa. Institución responsable: MEF
Componente 2. Modernización y fortalecimiento institucional del sector vial			
Mejorar la eficiencia, confiabilidad y sostenibilidad de la infraestructura y los servicios viales a través de la modernización y fortalecimiento del MTPTC.	2. Fortalecer y modernizar la gestión del sector vial a través de la formulación de un plan de fortalecimiento institucional y modernización para el MTPTC . Dicho plan incluirá lo siguiente (i) Descripción de las funciones que se fortalecerán (planificación, mantenimiento y seguridad vial). (ii) Calendario y priorización de las actividades de fortalecimiento institucional que se realizarán. (iii) Productos de cada una de las funciones que se fortalecerán. (iv) Términos de referencia para los consultores externos que se contratarán para brindar apoyo a la ejecución del plan de fortalecimiento y modernización institucional. Institución responsable: MTPTC	2. Fortalecer y modernizar la gestión del sector vial a través de la formulación de un plan operativo para el MTPTC para el ejercicio fiscal 2015/2016 . Dicho plan incluirá lo siguiente: (i) Diagnóstico pormenorizado de cada función (planificación, mantenimiento y seguridad vial) realizado por los consultores externos. (ii) Presupuesto operativo propuesto para 2015/2016, con recursos humanos incluidos. (iii) Indicadores de desempeño operativo para cada función (seguridad vial, planificación, mantenimiento y ejecución de proyectos). Institución responsable: MTPTC	2. Fortalecer y modernizar la gestión del sector vial a través de una evaluación del desempeño del plan de fortalecimiento institucional y modernización del MTPTC , realizada por un especialista externo en gestión del sector vial. Dicha evaluación incluirá lo siguiente: (i) Lecciones aprendidas. (ii) Resultados para cada indicador operativo. (iii) Evaluación de cada función (planificación, mantenimiento y seguridad vial). (iv) Recomendaciones para ajustar los desvíos con respecto a los planes. Institución responsable: MTPTC

Reformas de política y objetivo	Compromisos dentro del Programa I	Compromisos indicativos del Programa II	Compromisos indicativos del Programa III
	<p>3. Modernizar la gestión del mantenimiento vial a través de la formulación de un plan de modernización para la estructura organizacional de mantenimiento existente, que incluirá los siguientes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Diagnóstico de la estructura organizacional de mantenimiento existente. (ii) Recomendaciones para mejorar. (iii) Plan de acción propuesto para que la célula de mantenimiento se transforme en una Unidad de Mantenimiento en el MTPTC. <p>Institución responsable: MTPTC</p>	<p>3. Modernizar la gestión del mantenimiento vial a través de la instauración de la Unidad de Mantenimiento, incluido:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Asignación de personal y presupuesto. (ii) Manual operacional de mantenimiento, que incluya indicadores de desempeño. <p>Institución responsable: MTPTC</p>	<p>3. Modernizar la gestión del mantenimiento vial a través de una Evaluación de la estructura existente (Unidad), que realizará un especialista externo en gestión de mantenimiento vial, que incluirá lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Resultados de cada indicador de desempeño del Manual Operacional. (ii) Lecciones aprendidas. (iii) Recomendaciones para mejorar el desempeño de la Unidad de Mantenimiento. <p>Institución responsable: MTPTC</p>
Componente 2. Modernización y fortalecimiento institucional del sector vial			
	<p>4. Modernizar la gestión de la seguridad vial en Haití a través de:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) Creación de una célula de seguridad vial dentro del MTPTC, lo que incluirá el establecimiento de sus atribuciones generales. (b) Formulación de una estrategia nacional de seguridad vial que incluya lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> (i) Esferas de intervención. (ii) Actividades planeadas. (iii) Indicadores de desempeño. (iv) Asociaciones con partes interesadas externas. 	<p>4. Modernizar la gestión de la seguridad vial en Haití a través de:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) Formulación de una estrategia nacional de seguridad vial que incluya lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> (i) Esferas de intervención. (ii) Actividades planeadas. (iii) Indicadores de desempeño. (iv) Asociaciones con partes interesadas externas. (iii) Mecanismos de coordinación con otros ministerios. 	<p>4. Modernizar la gestión de la seguridad vial en Haití mediante la Evaluación de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial, que será realizada por un experto externo en seguridad vial y que incluirá lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Resultados de cada indicador de desempeño de la estrategia nacional de seguridad vial. (ii) Lecciones aprendidas. (iii) Recomendaciones para mejorar la ejecución de las actividades de la estrategia nacional de seguridad vial. <p>Institución responsable: MTPTC</p>

Reformas de política y objetivo	Compromisos dentro del Programa I	Compromisos indicativos del Programa II	Compromisos indicativos del Programa III
	<p>(v) Mecanismos de coordinación con otros ministerios.</p> <p>Institución responsable: MTPTC</p>	<p>(b) Creación de un Manual Operacional para las operaciones de seguridad vial que incluya:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Procedimientos operativos (ii) Indicadores de desempeño <p>(c) Creación del servicio de Seguridad Vial en el MTPTC dentro de la Dirección de Transporte, que incluya:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Detalles de su misión (ii) Responsabilidades (iii) Estructura <p>Institución responsable: MTPTC</p>	
	<p>5. Fortalecer la planificación de la gestión vial a través de la modernización de las herramientas para la gestión de los activos viales, a través de la creación de una base de datos de la red vial primaria en el MTPTC, que incluya la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Extensión de la red vial. (ii) Inventario de obras (puentes, etc.). (iii) Sistema de información geográfica (GIS). (iv) Estado de las vías primarias según inspección ocular. <p>Institución responsable: MTPTC</p>	<p>5. Fortalecer la planificación de la gestión vial a través de la modernización de las herramientas para la gestión de los activos viales, a través de:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) Establecimiento de un inventario de volumen de tráfico y estado de las carreteras, que incluya la siguiente información: <ul style="list-style-type: none"> (i) Sistema de información geográfica (GIS) (ii) Volumen de tráfico (iii) Estado de las rutas (b) Creación de un Manual Operacional para la planificación de la gestión vial y la gestión de los activos. Deberá incluir la siguiente información: 	<p>5. Modernizar las herramientas de gestión de los activos viales a través de la formulación de un plan plurianual de inversión vial que incluya rehabilitación y mantenimiento, empleando la información de la línea de base del inventario sobre el estado de las rutas.</p> <p>Institución responsable: MTPTC</p>

Reformas de política y objetivo	Compromisos dentro del Programa I	Compromisos indicativos del Programa II	Compromisos indicativos del Programa III
		(i) Prácticas de mantenimiento y planificación viales (incluye contratos basados en resultados). (ii) Planificación de la construcción/rehabilitación vial. (iii) Manuales de capacitación HDMIV. Institución responsable: MTPTC	
	6. Modernizar la Unidad Central de Ejecución (UCE/MTPTC) a través de la estandarización de sus procesos operativos , incluidos los procedimientos para las siguientes funciones: (i) Financiera (ii) Adquisiciones y contrataciones (iii) Seguimiento y evaluación (iv) Gestión de personal (v) Control ambiental (vi) Impacto social Institución responsable: MTPTC	6. Modernizar los procesos operativos de la UCE/MTPTC a través de la ejecución de un plan de fortalecimiento para la UCE/MTPTC , que incluya las siguientes funciones: (i) Financiera (ii) Adquisiciones y contrataciones (iii) Seguimiento y evaluación (iv) Gestión de personal (v) Control ambiental (vi) Impacto social Institución responsable: MTPTC	6. Modernizar los procesos operativos de la UCE/MTPTC a través de una evaluación de su desempeño , que incluya lo siguiente: (i) Resultados de cada función del plan de fortalecimiento. (ii) Lecciones aprendidas. (iii) Recomendaciones para mejorar el desempeño de la UCE/MTPTC. Institución responsable: MTPTC

Reformas de política y objetivo	Compromisos dentro del Programa I	Compromisos indicativos del Programa II	Compromisos indicativos del Programa III
Componente 3. Reforma institucional y normativa del sector marítimo			
Aumentar la eficiencia y confiabilidad del sector del transporte apoyando la modernización y reforma del sector marítimo.	<p>7. Modernizar y reformar el sector marítimo, comenzando con la creación de un grupo de trabajo para coordinar la reforma portuaria, incluido su mandato, responsabilidades y el equipo de personal asignado. El grupo de trabajo incluirá a representantes de la APN y del Ministerio de Finanzas, además de asesores de los donantes.</p> <p>Institución responsable: APN</p>	<p>7. Modernizar y reformar el sector marítimo a través de una evaluación intermedia del grupo de trabajo realizada por un especialista externo en gestión y operación portuarias, a fin de asegurar que el grupo de trabajo esté cumpliendo con su mandato, que deberá incluir lo siguiente</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Evaluación del desempeño basada en el programa y calendario de la reforma portuaria. (ii) Lecciones aprendidas. (iii) Recomendaciones para ajustar los desvíos respecto del mandato y las responsabilidades del grupo de trabajo. <p>Institución responsable: APN</p>	<p>7. Modernizar y reformar el sector marítimo a través de una evaluación final del grupo de trabajo realizada por un especialista externo en gestión y operación portuarias, a fin de asegurar que el grupo de trabajo esté cumpliendo con su mandato, que deberá incluir lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Evaluación del desempeño basada en el programa y calendario de la reforma portuaria. (ii) Lecciones aprendidas. (iii) Recomendaciones para ajustar los desvíos respecto del mandato y las responsabilidades del grupo de trabajo. <p>Institución responsable: APN</p>

Reformas de política y objetivo	Compromisos dentro del Programa I	Compromisos indicativos del Programa II	Compromisos indicativos del Programa III
	<p>8. Reformar el marco jurídico y normativo de la gestión y operación portuarias a través de la formulación de una política portuaria que servirá como aporte para redactar el proyecto de ley que permitirá mejorar la gobernanza y la competitividad de los puertos, y fomentar la inversión del sector privado.</p> <p>La política portuaria incluirá los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Estructura institucional y mandato de las entidades responsables del sector portuario. (ii) Estrategia de desarrollo portuario. <p>Institución responsable: APN</p>	<p>8. Reformar el marco jurídico y normativo de la gestión y operación portuarias a través de la presentación ante el parlamento de un proyecto de ley de puertos que permitirá mejorar la gobernanza y competitividad de los puertos, a fin de atraer la inversión del sector privado.</p> <p>El proyecto de ley abarcará los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Estructura institucional y mandato de las entidades responsables del sector portuario. (ii) Estrategia de desarrollo portuario. <p>Institución responsable: APN</p>	<p>8. Reformar el marco jurídico y normativo de la gestión y operación portuarias a través de la aprobación de la ley de puertos y sus disposiciones y decretos asociados.</p> <p>La ley, normativa y decretos aprobados abarcarán los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Estructura institucional y mandato de las entidades responsables del sector portuario. (ii) Estrategia de desarrollo portuario. <p>Institución responsable: APN</p>

Reformas de política y objetivo	Compromisos dentro del Programa I	Compromisos indicativos del Programa II	Compromisos indicativos del Programa III
Componente 4. Modernización y fortalecimiento de las instituciones portuarias			
Fomentar la existencia de instituciones más eficientes, transparentes y modernas para gestionar los puertos.	<p>9. Mejorar la transparencia de las instituciones portuarias a través del fortalecimiento del mecanismo de auditoría de la APN. Institución responsable: APN</p> <p>10. Mejorar la gestión de las instituciones portuarias a través del fortalecimiento del proceso de toma de decisiones a través de un inventario confiable de los activos, pasivos, tenencia de tierras, obligaciones contractuales y compromisos jurídicos de la APN, además de los aspectos ambientales y sociales (<i>État des lieux</i>). Institución responsable: APN</p>	<p>9 Modernizar las instituciones portuarias a través de un plan para reasignar los activos y pasivos de la APN a las nuevas entidades portuarias previstas. Las responsabilidades de las nuevas entidades comprenden: (i) Planificación/gestión portuaria. (ii) Reglamentación de la competencia. (iii) Operaciones de los puertos públicos. (iv) Gestión de concesiones y contratos con operadores privados. Institución responsable: APN</p>	<p>9. Modernizar las instituciones portuarias a través de la implementación de las nuevas entidades portuarias. Las responsabilidades de las nuevas entidades incluyen: (i) Planificación/gestión portuaria. (ii) Reglamentación de la competencia. (iii) Operaciones de los puertos públicos. (iv) Gestión de concesiones y contratos con operadores privados. Institución responsable: APN</p>
	<p>10. Modernizar la gestión de los recursos humanos en las instituciones portuarias a través de la evaluación de las aptitudes de los empleados de la APN, a efectos de llevar a cabo las tareas de las nuevas entidades previstas que se encargarán de la reglamentación y gestión de puertos. Institución responsable: APN</p>	<p>10. Modernizar la gestión de los recursos humanos en las instituciones portuarias a través de un plan para reasignar a los empleados de la APN a las nuevas entidades previstas y formular un programa de capacitación acorde a las necesidades detectadas para las nuevas entidades. Institución responsable: APN</p>	<p>10. Mejorar las capacidades en materia de recursos humanos para gestionar las instituciones portuarias a través del establecimiento de los recursos humanos de las nuevas entidades. Institución responsable: APN</p>

**FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL Y REFORMA DEL SECTOR DE
TRANSPORTE I**

HA-G1033

CERTIFICACIÓN

Por la presente certifico que esta operación fue aprobada para financiamiento por el Fondo de Reconstrucción de Haití (HRF) de conformidad con la comunicación de fecha 13 de mayo de 2014 de Nadine Schiavi (ORP/GCM). Igualmente, certifico que existen recursos que han sido comprometidos por el Comité Directivo del Fondo de Reconstrucción de Haití (HRF) hasta la suma de US\$7.000.000 para financiar las actividades descritas y presupuestadas en este documento. La reserva de recursos representada por esta certificación es válida por un periodo de seis (6) meses calendario contados a partir de la fecha de elegibilidad del proyecto. Si el proyecto no fuese aprobado por el BID dentro de ese plazo, los fondos reservados se considerarán liberados de compromiso, requiriéndose la firma de una nueva certificación para que se renueve la reserva anterior. El compromiso y desembolso de los recursos correspondientes a esta certificación sólo debe ser efectuado por el Banco en dólares norteamericanos. Esta misma moneda será utilizada para estipular la remuneración y pagos a consultores, a excepción de los pagos a consultores locales que trabajen en su propio país, quienes recibirán su remuneración y pagos contratados en la moneda de ese país. No se podrá destinar ningún recurso del Fondo para cubrir sumas superiores al monto certificado para la implementación de esta operación. Montos superiores al certificado pueden originarse de compromisos estipulados en contratos que sean denominados en una moneda diferente a la moneda del Fondo, lo cual puede resultar en diferencias cambiarias de conversión de monedas sobre las cuales el Fondo no asume riesgo alguno.

Original firmado

Sonia M. Rivera
Jefe

Unidad de Gestión de Donaciones y Cofinanciamiento
ORP/GCM

Mayo 13, 2014

Fecha

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/14

Haití. Financiamiento No Reembolsable ___/GR-HA a la República de Haití
Fortalecimiento Institucional y Reforma del Sector de Transporte I

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, en su calidad de Administrador de la Cuenta de la Facilidad de Financiamiento No Reembolsable del BID, en adelante la “Cuenta”, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Haití, como Beneficiario, con el objeto de otorgarle un financiamiento no reembolsable para cooperar en la ejecución del proyecto “Fortalecimiento Institucional y Reforma del Sector de Transporte I”. Dicho financiamiento no reembolsable será hasta por una suma de US\$12.000.000, que formen parte de los recursos de la Cuenta, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Financiamiento No Reembolsable.

(Aprobada el ___ de _____ de 2014)

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/14

Haití. Financiamiento No Reembolsable GRT/HR-____-HA a la República de Haití
Fortalecimiento Institucional y Reforma del Sector de Transporte I

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

1. Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, en su calidad de Administrador del Fondo para la Reconstrucción de Haití, en adelante “FRH”, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Haití, como Beneficiario, e implementar las acciones necesarias con el objeto de otorgarle un financiamiento no reembolsable hasta por la suma de US\$7.000.000 con cargo a los recursos del FRH, para cooperar en la ejecución del proyecto “Fortalecimiento Institucional y Reforma del Sector de Transporte I”, contenido en el documento PR-____.
2. Que la autorización concedida de conformidad con el párrafo 1 anterior será efectiva sólo cuando el FRH haya aprobado la utilización de US\$7.000.000 para financiar el proyecto y el Banco haya recibido estos recursos del FRH.
3. Los recursos aprobados mediante esta Resolución son en adición a los recursos autorizados en la Resolución DE-___/14 por un monto de US\$12.000.000 con cargo a la Cuenta de la Facilidad No Reembolsable del Banco.

(Aprobada el __ de _____ de 2014)