

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

HAÍTÍ

APOYO AL SECTOR TRANSPORTE DE HAÍTÍ - III

(HA-L1079)

PROPUESTA DE FINANCIAMIENTO NO REEMBOLSABLE

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por Reinaldo Fioravanti (INE/TSP), jefe del equipo de proyecto; Rosana Brandao, Jean-Pol Armijos, Giovanna Mahfouz (INE/TSP); Michel Vallée, Olivia Désinor (TSP/CHA); Nelly C. Wheelock, Daniel Bayes (FMP/CHA); Edwige Baron (CDH/CHA); Louis-François Chrétien (LEG/SGO); Nicolas Kotschoubey, María Elena Castro-Muñoz, John Renshaw (VPS/ESG) y Shakirah Cossens (SPD/SDV).

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.	Indicadores de resultados clave	11
II.	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS	12
A.	Instrumentos de financiamiento	12
B.	Riesgos relativos a las salvaguardias ambientales y sociales	12
C.	Riesgo fiduciario	14
D.	Otras consideraciones y riesgos clave	14
III.	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN	15
A.	Síntesis de los mecanismos de ejecución	15
B.	Resumen de los acuerdos para el seguimiento de los resultados	17

ANEXOS	
ANEXOS IMPRESOS	
Anexo I	Resumen de la Matriz de Efectividad en el Desarrollo
Anexo II	Marco de Resultados
Anexo III	Acuerdos fiduciarios

ENLACES ELECTRÓNICOS	
REQUERIDOS	
1.	Plan de actividades http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38020064
2.	Mecanismos de seguimiento y evaluación http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=37950826
3.	Informe de gestión ambiental y social http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38021846
4.	Plan de adquisiciones http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38020079
OPCIONALES	
1.	Mapa de la red de transporte de Haití http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38005592
2.	Pavimentación urbana con mano de obra intensiva http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38015770
3.	Informe ejecutivo Les Cayes – Jérémie http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38020393
4.	Análisis de los costos de construcción en Haití http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38020282
5.	Plan de fortalecimiento institucional para el MTPTC http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38020293

6. Informe del taller de fortalecimiento institucional
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38020313>
7. Informe de auditoría sobre seguridad vial (Ennery-Plaisance)
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38020225>
8. Estudio de factibilidad económica
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38015729>
9. Análisis ambiental y social
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=37955457>
10. Diseños de ingeniería
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38022825>
11. Filtro de política de salvaguardias y formulario de análisis de salvaguardias para la clasificación de proyectos
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=38019387>

SIGLAS Y ABREVIATURAS

BRH	Banco de la República de Haití
EEO	Enlace electrónico opcional
EER	Enlace Electrónico Requerido
HDM-4	Modelo para el desarrollo y la gestión de carreteras
INE/TSP	División de Transporte – Sector de Infraestructura y Medio Ambiente
MTPTC	<i>Ministère des Travaux Publics, Transport, Energie et Communications</i> [Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones]
RN	Ruta Nacional
TIR	Tasa interna de rentabilidad
TPDA	Tránsito Promedio Diario Anual
UCE	Unidad Central de Ejecución
UNOPS	Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos
VAN	Valor actual neto
VIH	Virus de Inmunodeficiencia Humana
XPMR	Informe ampliado de seguimiento del desempeño

RESUMEN DEL PROYECTO
HAITÍ
APOYO AL SECTOR TRANSPORTE DE HAITÍ - III
(HA-L1079)

Términos y condiciones financieras			
Beneficiario: República de Haití Organismo ejecutor: Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones (MTPTC) a través de la Unidad Central de Ejecución (UCE).			
Fuente	Monto		
BID (Facilidad de Financiamiento No Reembolsable):	US\$50.000.000	Período de desembolso:	5 años
Total	US\$50.000.000	Moneda de aprobación:	Dólares estadounidenses
Esquema del proyecto			
<p>Objetivo y descripción del proyecto: El objetivo general es contribuir a la mejora de la interconexión entre las diferentes regiones del país a través de la reducción de los costos del transporte y el tiempo de viaje, con lo cual se fomentarán la integración regional e internacional y el desarrollo económico. Los objetivos específicos son (i) rehabilitación y mejora del tramo vial Ennery-Plaisance en la Ruta Nacional 1 (RN-1); (ii) mantenimiento del tramo rehabilitado durante dos años una vez concluidas las obras; (iii) mejora de las condiciones de seguridad vial a lo largo de la carretera, para reducir el riesgo de accidentes vehiculares y de peatones; (iv) pavimentación de las calles principales en pequeñas comunidades y (v) fortalecimiento institucional del sector de transporte.</p> <p>Condiciones especiales previas al primer desembolso: Ninguna.</p> <p>Condiciones contractuales especiales para la ejecución:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) El llamado a licitación de las obras, bienes y servicios del Componente 1 está supeditado a que el Banco acepte los diseños finales de ingeniería presentados por el MTPTC (párrafo 2.8), (ii) El inicio de las obras del Componente 1 estará supeditado a que el Banco acepte lo siguiente: (i) implementación por parte del MTPTC, del plan de acción de reasentamiento aprobado por el Banco (párrafo 2.5); (ii) finalización de los planes ambientales (párrafo 2.5); y (iii) entrada en vigor del contrato de servicio para la supervisión de las obras entre el MTPTC y la empresa especializada (Subcomponente 2 (ii), párrafo 3.3), y (iii) La ejecución de la línea de base para la seguridad vial (Subcomponente 4 (iii)) está supeditada a que el Banco acepte un acuerdo entre el MTPTC y el Ministerio de Justicia, que defina la modalidad de cooperación en materia de seguridad vial entre ambas instituciones, para que los departamentos de policía participen en las jurisdicciones situadas a lo largo de la RN-1 (párrafo 3.2). 			
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna.			
Aspecto especial en materia de adquisiciones:	De conformidad con las políticas de adquisiciones del Banco se podrá contratar directamente a la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS) para las obras del Componente 3 (párrafo 3.4).		
El proyecto califica como:	SEQ [X] PTI [X] Sector [] Geográfica [X] % de beneficiarios []		

I. DESCRIPCIÓN Y SEGUIMIENTO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, problema abordado y justificación

- 1.1 Haití encara profundos desequilibrios económicos regionales, y en ese contexto Puerto Príncipe representa el 66% del PIB y el 80% de las actividades industriales, comerciales y financieras del país. El Gobierno de Haití ha fijado como prioridad el fomento del desarrollo económico fuera de la capital, con el fin de aportar los puestos de trabajo¹ tan necesarios a las regiones menos desarrolladas del país². Un elemento clave de esta estrategia es rehabilitar y mejorar la red de transporte.
- 1.2 El transporte vial es el principal modo de transporte de carga y pasajeros en Haití³ y, por lo tanto, la mejora de la infraestructura vial es un mecanismo fundamental para el desarrollo económico y la integración intra⁴ e interregional de las diferentes regiones del país. Uno de los principales corredores de integración de Haití es la Ruta Nacional 1 (RN-1), que se extiende desde Puerto Príncipe, capital del país, ubicada en la región occidental, hasta la segunda mayor ciudad, Cap-Haïtien, en la región norte (Gráfico 1). Además de su función integradora de los diferentes departamentos, el corredor desempeña un papel muy importante para el comercio internacional, ya que conecta a los dos puertos marítimos⁵ internacionales con las principales ciudades y regiones productivas del país. El Banco ha financiado intervenciones desde Puerto Príncipe a Saint Marc (operación HA-L1046) y desde Gonaïves a Ennery (operación HA-L1058). Esta operación rehabilitará el siguiente tramo de este corredor, que se extiende desde Ennery a Plaisance.
- 1.3 **Infraestructura vial en Haití.** La red vial nacional tiene una extensión total de 3.563 km, que constan de 905 km de vías primarias (25%), 1.315 km de vías secundarias (37%) y 1.343 km de vías terciarias (38%). Ello refleja que los niveles de cobertura son muy bajos, tanto en términos de población (0,4 km/1.000 habitantes), como de superficie del país (0,12 km/km²)⁶. A ello se suma que la red vial posee infraestructura y condiciones de mantenimiento deficientes que se reflejan en el elevado costo del transporte y tiempo de viaje para las personas y empresas⁷. La infraestructura vial de las zonas urbanas es también de

1 “Mapping for Results - Haiti”, 2012, Banco Mundial; Haiti Prospective Food Security Assessment, 2011, USAID.

2 La tasa estimada de desempleo en Haití es de alrededor del 40%, 2012, Banco Mundial.

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

4 La mejora de la capacidad y calidad de la infraestructura vial reduce los costos del transporte y el tiempo de viaje, con lo cual se permitirá que las regiones menos desarrolladas aumenten su acceso a los mercados y servicios básicos (salud y educación).

5 Puertos de Puerto Príncipe y Cap-Haïtien.

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

⁷ En la actualidad, el recorrido de 22,7 km de Ennery a Plaisance, le toma a un camión 45 minutos, a un alto costo de operación vehicular de US\$2,13/km (en una situación donde hubiera una carretera en buenas condiciones, el costo estimado sería de US\$1,35/km).

mala calidad, lo cual afecta la seguridad de sus usuarios y crea molestias ambientales derivadas de la polvareda que generan los vehículos que transitan⁸. Inmediatamente después del terremoto de enero de 2010, se estimó que solamente el 9% del total de la red vial estaba en buenas condiciones⁹. Por otra parte, solamente el 10% de las carreteras son objeto de un mantenimiento continuo¹⁰. En los últimos tres años, con el financiamiento del BID y de otros donantes, se han rehabilitado más de 200 km de la red primaria, y las estimaciones del Gobierno de Haití¹¹ indican que en la actualidad, alrededor del 15% del total de la red vial y el 56% de la red primaria están en buenas condiciones. A pesar de que hay algunas estadísticas oficiales sobre las lesiones y muertes que se producen como consecuencia de accidentes viales, la seguridad vial es un tema crucial en Haití debido a las deficientes condiciones y calidad de las carreteras y los vehículos, la falta de señalización y el escaso cumplimiento de las normas de tránsito.

Gráfico 1: Principal corredor vial de Haití (compuesto por las rutas RN-1, RN-2 y RN-7)



⁸ Programa de pavimentación para los pequeños poblados haitianos, UNOPS, 2012.

⁹ Estimaciones realizadas por el equipo técnico de la Unidad Central de Ejecución (UCE). El Índice de Rugosidad Internacional define como carreteras en buen estado aquellas que exhiban un índice menor a cuatro.

¹⁰ Post-Disaster Haitian Government Needs Analysis, Puerto Príncipe, marzo de 2010.

¹¹ Fuente: UCE.

- 1.4 **Trabajo sectorial del Banco y estrategia para el sector de transporte.** En la última década, el Gobierno de Haití y el Banco han realizado esfuerzos considerables para superar las importantes restricciones en materia de cobertura, capacidad, nivel de servicio y condiciones de seguridad de la red vial. La labor sectorial financiada por el Banco se centró en la rehabilitación, mejora y mantenimiento de la red vial de los departamentos Sur, Nippes, Grand'Anse, Oeste, Artibonite y Norte —con lo cual se reforzaron las condiciones de seguridad vial¹²— y en el fortalecimiento institucional del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones (MTPTC) (párrafo 1.13).
- 1.5 Tras el sismo de enero de 2010, que provocó daños considerables en la infraestructura de transporte, especialmente en los departamentos Oeste, Nippes y Sudeste, el Gobierno de Haití y el Banco acordaron una agenda de trabajo para el período 2010-2015, con el objetivo de reconstruir la infraestructura afectada y completar proyectos estratégicos para lograr que Haití avance hacia una senda de desarrollo sostenible, capaz de generar crecimiento económico y soluciones para superar los problemas sociales y ambientales. El gobierno y el Banco han acordado que la estrategia para el sector de transporte de Haití se centraría en (i) mejorar la calidad de la infraestructura vial nacional; (ii) mejorar la capacidad institucional del sector de transporte y (iii) mejorar la conectividad internacional a través de la mejora de la competitividad del puerto marítimo de Puerto Príncipe y la capacidad del aeropuerto internacional de dicha ciudad (párrafo 1.7).
- 1.6 Como consecuencia de esta labor, en los últimos tres años el Banco aprobó un total de US\$179,5 millones para el sector de transporte¹³, y apoyó un amplio programa de rehabilitación de la red vial, que contempla intervenciones en la red troncal, incluidas las rutas RN-1, RN-2 y RN-8, e intervenciones en zonas urbanas y fortalecimiento institucional del sector. Los recursos totales previstos para el sector vial en el período que abarca la Estrategia de País (2011-2015) ascienden a US\$200 millones, y se concentran en la rehabilitación de alrededor de 140 km de la red primaria. Una parte considerable de esta meta (US\$125,5 millones) ya había sido aprobada en el período 2011-2012, incluido el financiamiento no reembolsable 2663/GR-HA (desembolsado en un 34%), el financiamiento no reembolsable 2794/GR-HA (desembolsado en un 1%)¹⁴ y el financiamiento no reembolsable 2898/GR-HA (desembolsado en un 4%)¹⁵. Además de la presente operación, otras

¹² Incluida la señalización en la RN-1, campañas de comunicación y una estrategia de país en relación con la seguridad vial. Todas las actividades se armonizaron con el plan de acción publicado por el BID (“Estrategia de Seguridad Vial – BID: Plan de Acción 2010-2015”, junio de 2012).

¹³ Financiamiento no reembolsable 2348/GR-HA por US\$29 millones, financiamiento no reembolsable GRT/HR-13877-HA por US\$25 millones, financiamiento no reembolsable 2663/GR-HA por US\$55 millones, financiamiento no reembolsable 2794/GR-HA por US\$53 millones y financiamiento no reembolsable 2898/GR-HA por US\$17,5 millones.

¹⁴ El proceso de licitación concluyó y la construcción comenzará en 3 meses. La operación tuvo una elegibilidad tardía debido a la preparación del manual de operaciones en la UCE.

¹⁵ Contrato firmado y 100% de los recursos comprometidos; la operación financia las pequeñas obras para recuperar la infraestructura afectada por Sandy. Se prevé que se desembolsará el 100% en seis meses.

operaciones actualmente en el inventario de proyectos del sector de transporte incluyen el financiamiento de infraestructura para el Aeropuerto Toussaint Louverture en Puerto Príncipe (operación HA-1089) y el apoyo institucional para la reforma del MTPTC y el sector portuario (operación HA-L1088)¹⁶.

- 1.7 **Alineación estratégica.** La operación está en consonancia con la Estrategia de País con Haití (2011-2015), (documento GN-2646), que designa al sector de transporte como uno de los seis sectores prioritarios que el Banco apoyará en Haití, y exige que los recursos del Banco se destinen a (i) mejorar la calidad de la infraestructura vial nacional; (ii) mejorar la capacidad institucional del sector de transporte y (iii) mejorar la conectividad internacional. La operación está también en consonancia con dos de las cinco prioridades estratégicas que se fijaron en la Estrategia Institucional para el Noveno Aumento General de Recursos (documento AB-2764) al (i) financiar las inversiones en un país pequeño y subdesarrollado y (ii) respaldar la reducción de la pobreza y el aumento de la equidad¹⁷ y (iii) apoyar la integración y competitividad a escala regional y mundial¹⁸.
- 1.8 **Resultados de operaciones anteriores.** Los esfuerzos del Gobierno de Haití y el Banco se materializan en la consolidación de un corredor troncal de alta calidad que integre a seis departamentos del país¹⁹ y conecte las principales ciudades, regiones productivas y los dos puertos marítimos internacionales más importantes, mejore el acceso de la población local, los productores rurales, las empresas de transporte y permita una mejor integración entre el norte y el sur, y también mejore la integración internacional a través de los puertos marítimos. Gracias a la rehabilitación de este corredor, un viaje por carretera entre Jérémie y Les Cayes en la RN-7 puede actualmente hacerse en tres horas y media, en comparación con las seis horas que se requerían hace cinco años, y se prevé que el tiempo de dicho traslado se reducirá a menos de tres horas cuando se concluyan las obras²⁰. De manera similar, el tiempo de viaje entre Puerto Príncipe (Bon Repos) y Gonaïves por la RN-1 se redujo desde más de cuatro horas a alrededor de dos horas después de la intervención del Banco²¹.

¹⁶ Se está negociando financiamiento conjunto con la Agencia Francesa de Desarrollo para ambas operaciones.

¹⁷ El proyecto contribuye al objetivo de desconcentrar la actividad económica en regiones menos desarrolladas fuera de Puerto Príncipe, Estrategia de País (2011-2015).

¹⁸ La reconstrucción de la RN-1 entre Puerto Príncipe y Cap-Haïtien está en consonancia con los criterios de adicionalidad regional y subsidiariedad nacional, por cuanto contribuye a consolidar un corredor con una función pertinente en el nivel de conectividad interna e integración internacional del país. Esta clasificación ya se validó en el financiamiento no reembolsable aprobado 2794/GR-HA que financia el segmento contiguo incluido en la RN-1 de Gonaïves a Ennery.

¹⁹ El corredor atraviesa las regiones de Grand'Anse, Sur, Nippes, Oeste, Artibonite y Norte. Comienza en Jérémie, al noroeste de la península meridional de Haití, pasa por Les Cayes, Puerto Príncipe, Saint-Marc, Gonaïves y Ennery para luego terminar en Cap-Haïtien, en la costa norte de Haití (Gráfico 1). Una versión ampliada de este corredor incluye el segmento que se extiende de Cap-Haïtien a Ouanaminthe en la RN-6 ([EEO#1](#)).

²⁰ Informe de la UCE.

²¹ Informe de la UCE.

- 1.9 **Situación de la ejecución.** La ejecución de las operaciones que se encuentran actualmente en la cartera es satisfactoria, considerando que se ha finalizado el último tramo de 7 km de la RN-1 que se extiende de Titanyen a Puerto Príncipe, 5 km de pavimentación de calles urbanas en el departamento de Nippes ([EEO 2](#)), que crearon más de 2.000 puestos de trabajo, y la adjudicación de contratos para la rehabilitación de 32 km de carreteras de Croix-de-Bouquet a Fond-Parisien (RN-8) y la construcción de dos puentes principales en el departamento Noroeste en la RN-5 (financiamiento no reembolsable 2663/GR-HA); se han firmado los contratos para la rehabilitación de la infraestructura vial dañada por la tormenta tropical Sandy (en el marco de la operación HA-L1086) y las compañías ya se están movilizand; el contrato para la rehabilitación de 26,7 km desde Gonaïves a Ennery (RN-1) (en el marco de la operación HA-L1058) se encuentra en la etapa final de licitación y, como próximo paso, el Gobierno de Haití implementará el plan de reasentamiento y compensación para las familias desplazadas.
- 1.10 Se han resuelto los desafíos que se habían presentado en materia de ejecución durante el último semestre de 2012 y primer semestre de 2013; fundamentalmente se vinculaban a los temas que afectan la construcción del tramo Les Cayes-Jérémie (RN-7)²², zona donde las protestas de la población local y las disputas por temas legales entre el contratista y el gobierno provocaron interrupciones en los trabajos durante alrededor de 12 meses. El Banco asignó un equipo multisectorial para brindar apoyo a los aspectos jurídicos, técnicos y financieros de la negociación entre el Gobierno de Haití y la empresa constructora y trabajó con el gobierno para brindar apoyo técnico para solucionar los temas de expropiación. El contrato entre el Gobierno de Haití y la empresa constructora se rescindió de común acuerdo en diciembre de 2012 ([EEO 3](#)). El Gobierno de Haití contrató a otra empresa constructora y compañía de supervisión, y las obras se retomaron en agosto de 2013. Las lecciones aprendidas que se incorporaron en el nuevo contrato y en las nuevas operaciones aprobadas por el Banco fueron, entre otras, (i) disminuir el tamaño de los contratos para reducir su complejidad; (ii) concluir los diseños de ingeniería antes de efectuar el llamado a licitación y (iii) finalizar las expropiaciones antes de dar inicio a la construcción.
- 1.11 **Costos de construcción.** Históricamente, los costos de construcción en Haití han sido elevados en comparación con otros países, debido a varios factores, a saber: (i) el mercado de construcción posee escasos actores internacionales y carece de empresas locales con capacidad para emprender proyectos complejos; (ii) gran inestabilidad en los costos de los equipos y suministros; (iii) deficiencias institucionales en cuanto a la supervisión de las obras y (iv) desastres naturales frecuentes; etc. En los últimos tres años, el Gobierno de Haití y el Banco han trabajado de manera constante para mitigar esos factores y reducir los costos de construcción ([EEO 4](#)).

²² El proyecto se aprobó en 2007 por un total de US\$100 millones financiados por el BID y US\$75 millones financiados por el Organismo Canadiense de Desarrollo Internacional (CIDA). El actual saldo asciende a US\$55 millones, y su desembolso está previsto en 18 meses.

- 1.12 A pesar de que no se dispone de datos históricos/estadísticas para corroborar que existe una tendencia de reducción de los costos de construcción en Haití para los proyectos del Banco²³, algunos de los factores que se incorporaron en los proyectos recientemente aprobados por el Banco contribuirán a este objetivo: (i) en los últimos tres años, el Banco aprobó proyectos de menor envergadura (de 20 a 40 km), con lo que disminuyó el riesgo de diseño y ejecución²⁴; (ii) se están elaborando diseños de ingeniería y planes de acción para reasentamiento antes de proceder a la licitación, con lo cual se reducen los riesgos de que surjan acontecimientos imprevistos y (iii) ha habido una labor de fortalecimiento constante con las unidades de ejecución, fundamentalmente en las funciones de adquisición y supervisión, con el fin de supervisar a los contratistas y mejorar la gestión de costos. Entre los resultados preliminares que nos permiten inferir una futura tendencia de reducción en los costos de construcción en Haití se incluyen la cantidad de contratistas que presentan ofertas en las licitaciones de cada proyecto ha aumentado drásticamente²⁵ y los costos por kilómetro en dichas licitaciones oscilaron entre US\$0,8 millones/km y US\$1,5 millones/km (en comparación con el período de 2007 a 2011, en que los costos oscilaban entre US\$1 millón y US\$1,9 millones/km)²⁶.
- 1.13 **Marco institucional y fortalecimiento institucional.** El sector de transporte en Haití está dirigido por el MTPTC y se maneja a través de cuatro líneas de actividades, a saber: (i) planificación y estudios; (ii) construcción vial; (iii) mantenimiento y (iv) control de pesos. A nivel de las comunidades locales, el MTPTC está presente a través de sus Direcciones Departamentales²⁷. Por último, el MTPTC incluye la Unidad Central de Ejecución (UCE), que brinda apoyo al ministerio en la ejecución de los proyectos de transporte que reciben financiamiento principalmente del Banco, y en los últimos años, en la ejecución de los proyectos financiados por el Banco Mundial y otros donantes.
- 1.14 En los últimos tres años, el Banco ha respaldado el fortalecimiento institucional del sector de transporte en Haití de manera constante, como parte de las operaciones aprobadas para dicho sector²⁸. A pesar de que las medidas de fortalecimiento durante este período se concentraron en la UCE, debido a la necesidad de mejorar la

²³ Los costos reales recién se conocen al final de la etapa de construcción, y el plazo promedio para el proyecto es de cuatro años.

²⁴ El tramo Gonnaïves-Ennery tiene 26,3 km y el tramo Ennery-Plaisance tiene 22,7 km.

²⁵ En 2009, solamente cuatro compañías se presentaron a la licitación del proyecto Les Cayes-Jérémie, y recientemente el Gobierno de Haití recibió 16 expresiones de interés para el proyecto Gonnaïves-Ennery. Por primera vez en cinco años, las ofertas fueron inferiores al monto proyectado por el gobierno.

²⁶ Los costos por kilómetro dependen del tipo de intervención (recubrimiento, rehabilitación, construcción, etc.) y de la complejidad geográfica y de ingeniería. El costo del tramo Gonnaïves-Ennery se estimó en US\$1,62 millones/km y el del tramo Ennery-Plaisance, en alrededor de US\$1,67/km.

²⁷ Actualmente, el MTPTC administra un total de 10 Direcciones Departamentales, una en cada uno de los departamentos del país.

²⁸ Operaciones que incluyeron componentes de fortalecimiento institucional para el MTPTC: HA-L1054 (2011), HA-L1058 (2012) y HA-T1179 (2013).

ejecución de los proyectos, otras medidas destinadas al MTPTC incluyeron: (i) fortalecimiento institucional de la Dirección Departamental en el mantenimiento vial, que consiste en servicios de consultoría para asistencia técnica y capacitación, adquisición de equipos, instrumentos y artículos de oficina, vehículos y herramientas para trabajos de mantenimiento; (ii) formulación de políticas de seguridad vial y (iii) participación de especialistas en la preparación de los pliegos de licitación.

- 1.15 **Mantenimiento vial.** El mantenimiento vial es una de las prioridades para el fortalecimiento del MTPTC, fundamentalmente debido a que las actividades vinculadas al mantenimiento de los activos viales son factores clave para garantizar la sostenibilidad de la inversión realizada en años anteriores y brindar apoyo al plan de crecimiento a largo plazo del país. A pesar de que existe un Fondo de Mantenimiento Vial (*Fond D'Entretien Routier* [FER]), este no cuenta con recursos suficientes y el ministerio carece del personal calificado y de un plan adecuado para gestionar el fondo y acceder a sus recursos. El MTPTC recientemente (2012) creó una célula de mantenimiento basada en las recomendaciones de la Unión Europea (UE) y otros donantes²⁹; no obstante, aún no existe un plan integrado destinado a fortalecer el ministerio en los aspectos de mantenimiento. Los esfuerzos del BID para apuntalar el fortalecimiento institucional contribuirán a mejorar este proceso³⁰.
- 1.16 **Perspectiva del BID para el fortalecimiento del MTPTC.** La operación HA-L1058 (2012) brindó recursos que ampliaron considerablemente la labor de fortalecimiento institucional del MTPTC, y otorgaron US\$3 millones para financiar el personal, capacitación, estudios, especialistas y medidas normativas necesarias para mejorar la eficiencia y eficacia del sector vial. El eje del fortalecimiento institucional del MTPTC incluye un plan de ejecución detallado, encomendado por el Banco³¹ para establecer una organización estructurada para gestionar el sector vial, que podría incluir un organismo vial o una estructura alternativa para integrar eficazmente las diversas actividades vinculadas al sector. Los recientes avances en la ejecución de este plan incluyen lo siguiente: (i) creación de una unidad de coordinación en el MTPTC para poner en práctica el programa de fortalecimiento institucional; (ii) asignación de especialistas internacionales para brindar apoyo técnico al Gobierno de Haití para internalizar el plan de ejecución y (iii) diálogo con el MTPTC para efectuar el seguimiento de los avances y coordinar la labor con otros donantes³². Los próximos pasos son la creación de un equipo técnico básico,

²⁹ Banco Mundial, Agencia Francesa de Desarrollo, etc.

³⁰ El plan de fortalecimiento institucional del MTPTC en las actividades vinculadas al mantenimiento vial incluye personal, equipos, herramientas de planificación y evaluación de alternativas a la concesión de las actividades de mantenimiento a empresas privadas, incluidos incentivos para establecer microempresas formadas en comunidades locales.

³¹ Fortalecimiento institucional del sector vial, Roberto Suárez, BID, 2012 ([EEO# 5](#)).

³² Como parte del esfuerzo para poner en práctica un programa de fortalecimiento considerable en el MTPTC, el Banco recientemente organizó un taller (22 de agosto de 2013) con especialistas internacionales para analizar el plan de fortalecimiento con el gobierno y definir los pasos a futuro ([EEO# 6](#)).

compuesto por consultores a largo plazo especialistas en: (i) mantenimiento vial; (ii) planificación vial y economía del transporte y (iii) seguridad vial. El equipo técnico básico será responsable de contratar y capacitar al personal local y desarrollar procedimientos operativos para la ejecución de actividades vinculadas a la planificación, el diseño, la construcción, la supervisión de contratistas y el mantenimiento de la red vial.

- 1.17 **Problema.** A pesar de todas las iniciativas anteriormente descritas, aún queda trabajo por delante para abordar los problemas de calidad y cobertura de la red vial (tal como se describe en el párrafo 1.3), y esta operación procura continuar la labor destinada a rehabilitar la RN-1, más concretamente, el tramo vial que se extiende desde Ennery a Plaisance, cuyos principales problemas son (i) deficiencias en la conectividad vial que crean un cuello de botella en la integración de Puerto Príncipe y Cap-Haïtien; (ii) malas condiciones de seguridad vial en la misma carretera; entre los problemas que también aborda este proyecto se incluyen (iii) malas condiciones de movilidad urbana en las pequeñas comunidades (5.000 residentes o menos) y (iv) deficiencias institucionales en el sector de transporte.
- 1.18 Los problemas específicos que procura resolver la operación en el tramo vial Ennery-Plaisance son, entre otros: (i) deterioro del pavimento; (ii) deficiencias en la alineación vial y (iii) problemas de drenaje. Los temas de seguridad vial que se deberán tratar incluyen: (i) inexistencia de señalización vial; (ii) escasa cantidad de vallas de seguridad entre la carretera y el precipicio; (iii) presencia de actividades comerciales en algunos tramos de la carretera; (iv) tránsito de peatones en la carretera y (v) vehículos que alcanzan grandes velocidades, especialmente camiones.
- 1.19 **La operación.** Esta operación brinda continuidad al proceso de rehabilitación del corredor troncal anteriormente mencionado (párrafo 1.8) mediante el financiamiento de la rehabilitación del tramo que se extiende desde Ennery a Plaisance. Además de las obras de rehabilitación, la operación también financiará actividades de mantenimiento y medidas para mejorar la seguridad vial en el mismo tramo. Asimismo, la operación financiará la pavimentación de las calles principales de las pequeñas comunidades (5.000 residentes o menos) para mejorar las condiciones de vida de la población, mediante la mejora de la movilidad, la seguridad y la reducción de polvaredas. Finalmente, la operación continuará respaldando el fortalecimiento del MTPTC.
- 1.20 **Seguridad vial en Ennery-Plaisance.** Debido a que el tramo que se extiende de Ennery a Plaisance se ubica en una región montañosa, la geometría de la carretera presenta factores que aumentan el riesgo de accidentes, como la existencia de laderas pronunciadas, bermas angostas y barrancos a lo largo de la carretera. A efectos de mitigar esos riesgos, se prestará especial atención a las medidas de

seguridad vial³³ a través de los siguientes elementos: (i) incorporación de medidas de seguridad vial en los diseños de ingeniería, como ampliación de bermas, rectificación de curvas y colocación de vallas de seguridad; (ii) estructuras específicas para proteger a los peatones, como senderos, badenes y señalización especial en las zonas urbanas y (iii) realización de una campaña de seguridad vial para sensibilizar a la población local sobre las medidas de prevención.

- 1.21 **Valor básico de referencia para la seguridad vial.** Con el fin de mejorar la medición de resultados de las actividades de seguridad vial en Haití, la operación financiará un proyecto piloto para establecer valores básicos de referencia a partir de datos de accidentes en la RN-1. Dicho proyecto piloto consistirá en el financiamiento de equipos, programas informáticos, mejoras de procesos y programas de capacitación para mejorar los métodos de recopilación de datos sobre accidentes viales, de conformidad con las prácticas internacionales. Los participantes de este proyecto piloto serán el departamento de policía y el MTPTC.
- 1.22 **Programa de integración de género y de prevención del VIH.** Los esfuerzos del Gobierno de Haití apuntan a reducir la propagación del virus de inmunodeficiencia humana (VIH), además de las desigualdades de género mejorando el acceso a la información, ofreciendo acceso a los servicios básicos y creando programas de capacitación. Se sabe que el VIH se propaga a lo largo de los corredores viales, por los conductores de vehículos y el personal de la construcción³⁴, con lo cual el MTPTC solicitó al BID el financiamiento de un programa que brinde apoyo a la integración de género y también apuntale un amplio programa de prevención del VIH en el departamento de Artibonite.
- 1.23 Este programa se basará en otros programas de sensibilización y prevención del VIH de uso habitual, que emprenderán organizaciones no gubernamentales (ONG) especializadas y organismos de salud del gobierno, con el fin de (i) educar a los trabajadores que se desempeñan en las obras de construcción y a los jóvenes adultos de las comunidades cercanas sobre las prácticas de prevención y los servicios disponibles para limitar la propagación del VIH, especialmente como repercusión directa de los programas del MTPTC; (ii) realizar análisis de VIH y sífilis en las obras de construcción y comunidades circundantes y (iii) ayudar a las mujeres de las comunidades locales a organizar estructuras comunitarias y brindar capacitación e instrucción para que se integren a los trabajos de construcción³⁵.

³³ Como parte de la preparación de esta operación, durante la semana del 24 al 28 de junio de 2013, el Banco, en asociación con Korean Expressway Corporation (KEC), realizó una auditoría sobre seguridad vial en el tramo Ennery-Plaisance, y las recomendaciones de los especialistas de KEC se incorporaron al diseño de esta operación ([EEO# 7](#)).

³⁴ Transport against HIV/AIDS: Synthesis of Experience and Best Practices Guidelines; Banco Mundial, 2009.

³⁵ Los objetivos del programa incluyen: campañas que llegan a 30.000 personas, realización de 1.000 análisis de VIH o sífilis y capacitación de 100 mujeres en tareas de construcción básicas.

B. Objetivo, componentes y costo

- 1.24 El objetivo general de esta operación es contribuir a la mejora de la conectividad entre las diferentes regiones del país a través de la reducción de los costos del transporte y el tiempo de viaje³⁶, con lo cual se fomentarán la integración regional e internacional y el desarrollo económico. Los objetivos específicos son (i) rehabilitación y mejora del tramo vial Ennery-Plaisance/RN-1; (ii) mantenimiento del tramo rehabilitado durante dos años una vez concluidas las obras; (iii) mejora de las condiciones de seguridad vial a lo largo de la carretera, para reducir el riesgo de accidentes vehiculares y de peatones; (iv) pavimentación de las calles principales en pequeños poblados y (v) fortalecimiento institucional del sector de transporte. La operación se estructura en cuatro componentes, a saber:
- 1.25 **Componente 1: Obras civiles y mantenimiento (US\$40 millones).** A través de este componente se financiarán los siguientes elementos: (i) rehabilitación y mejora del tramo vial Ennery-Plaisance/RN-1; (ii) mantenimiento del mismo tramo durante dos años³⁷ una vez concluidas las obras y (iii) implementación de un plan de acción destinado a la compensación/reasentamiento.
- 1.26 **Componente 2: Administración, seguimiento y supervisión (US\$3,8 millones).** A través de este componente se financiarán los siguientes elementos: (i) administración de las obras a cargo de la UCE; (ii) supervisión de las obras a cargo de una empresa especializada y (iii) seguimiento, evaluación y auditorías financieras y ambientales.
- 1.27 **Componente 3: Pavimentación urbana con mano de obra intensiva (US\$4 millones).** Este componente financiará la pavimentación urbana en las calles principales de pequeños poblados (5.000 residentes o menos), y procurará emplear a la población local y a las empresas del lugar. Se alentará la participación de las mujeres. Este componente también incluirá la aplicación de un sellado para el control de polvaredas en las calles principales de los pequeños poblados. Este tratamiento en las calles tiene como objetivo disminuir los niveles de polvaredas que afectan a la población local. El proyecto se llevará a cabo en aproximadamente 20 poblados que definirá el Gobierno de Haití³⁸.
- 1.28 **Componente 4: Fortalecimiento institucional y seguridad vial (US\$2,2 millones).** A través de este componente se financiarán los siguientes

³⁶ En la actualidad, el recorrido de 22,7 km de Ennery a Plaisance, le toma a un camión aproximadamente 45 minutos a un costo de operación vehicular de US\$2,13/km. Después de la rehabilitación, se prevé lograr reducciones del 20% en los costos operativos por kilómetro en el caso de los automóviles y un 40% en el caso de los camiones. De manera similar, se prevé reducir los tiempos de viaje en un 48% en el caso de los automóviles y en un 50% en el caso de los camiones.

³⁷ Se prevé que el fortalecimiento institucional del MTPTC sobre el mantenimiento vial, principalmente de personal, equipos y herramientas de planificación (párrafo 1.16) le brindará al ministerio capacidades para asumir la responsabilidad después del período de dos años.

³⁸ El Gobierno de Haití seleccionará los poblados y los someterá al BID para su no objeción. Los criterios recomendados incluyen: (i) cantidad de puestos de trabajo creados; (ii) cantidad de personas beneficiadas y (iii) cantidad de mujeres empleadas.

elementos: (i) diseños de ingeniería, estudios de impacto ambiental y social para operaciones futuras; (ii) equipos de mantenimiento para la Dirección Departamental³⁹; (iii) línea de base para la seguridad vial de la RN-1 (párrafo 1.21); (iv) campaña de comunicación sobre seguridad vial para Ennery-Plaisance y (v) integración de género y programa de prevención del VIH (párrafo 1.22).

- 1.29 **Presupuesto.** En el Cuadro 1 se presenta el presupuesto detallado para la presente operación.

Cuadro 1: Presupuesto detallado por actividad

Componentes	Costos	Porcentaje
Componente 1: Obras civiles y mantenimiento	40.000	80
Obras civiles	38.000	76,0
Mantenimiento vial	400	0,8
Mitigación social y ambiental, reasentamiento y compensaciones	1.600	3,2
Componente 2: Administración, seguimiento y supervisión	3.800	7,6
Administración de la UCE	1.000	2,0
Compañía de supervisión	2.400	4,8
Seguimiento	210	0,4
Evaluación	90	0,2
Auditoría financiera	100	0,2
Componente 3: Pavimentación urbana con mano de obra intensiva	4.000	8
Pavimentación urbana	3.000	6,0
Programa para el control de polvaredas	1.000	2,0
Componente 4: Fortalecimiento institucional y seguridad vial	2.200	4,4
Diseños y estudios de ingeniería	800	1,6
Equipos de mantenimiento para las Direcciones Departamentales	800	1,6
Línea de base para la seguridad vial de la RN-1	300	0,6
Campaña de comunicación sobre seguridad vial	50	0,1
Programa de integración de género y prevención del VIH	250	0,5
Total	50.000	100,00

C. Indicadores de resultados clave

- 1.30 Los resultados clave previstos son la reducción del costo operativo y de los tiempos de viaje para los vehículos que usan el tramo vial que forma parte de esta operación. Estos resultados se detallan en el Marco de Resultados ([Anexo II](#)). La línea de base de los proyectos es la referencia para la evaluación del programa. Los indicadores de producto y resultados se verificarán directamente. Los resultados observados se compararán con los valores que se presentan en el Marco de Resultados. Por otra parte, el proyecto incluirá indicadores para los aspectos ambientales y sociales, que se incluirán en el Análisis Ambiental y Social.

³⁹ Los equipos incluyen retroexcavadoras, pequeños camiones, etc.

- 1.31 Con el fin de subsanar la brecha de estadísticas vinculadas a la seguridad vial, la operación también financiará un programa piloto destinado a establecer una línea de base para los accidentes viales en la RN-1 (párrafo 1.21). Esta línea de base se aplicará en operaciones futuras financiadas por el Banco y también sentará las bases para la implementación de un programa exhaustivo para la recopilación de datos en toda la red vial.

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos de financiamiento

- 2.1 El financiamiento de la operación será de naturaleza no reembolsable en el marco de la Facilidad de Financiamiento No Reembolsable del BID. La operación está diseñada como un “Proyecto de Obras Específicas”. El beneficiario será la Republica de Haití y el organismo ejecutor será el MTPTC, que actuará a través de la UCE.

B. Riesgos relativos a las salvaguardias ambientales y sociales

- 2.2 Durante la preparación se analizaron los potenciales impactos y riesgos ambientales y sociales durante todas las fases del proyecto. El personal de ESG visitó el lugar del proyecto en tres oportunidades diferentes en 2013, con personal de INE/TSP y de la UCE. Una empresa consultora internacional y especialistas independientes realizaron tres estudios: un Análisis Ambiental y Social, un estudio de biodiversidad clave y un estudio de reasentamiento, con un plan de acción de reasentamiento. Se revisaron los estudios y se determinó que eran adecuados. El Análisis Ambiental y Social abarcó medidas de mitigación durante la construcción y operación de la carretera, sobre los impactos que incluían ruidos, polvaredas, salud y seguridad, calidad del agua, calidad del aire, erosión y pérdida de la cubierta vegetal y alteraciones en el tránsito, además de abordar la gestión del riesgo de desastres⁴⁰ y la compatibilidad con la política de género.
- 2.3 **Biodiversidad clave.** Dado que la carretera se ubica casi íntegramente dentro de una de las zonas de biodiversidad clave de Haití, tal como lo identificó el Fondo de Alianzas para Ecosistemas Críticos, se realizó un estudio especial para afrontar los impactos del proyecto sobre biodiversidad clave. Dicho estudio proporcionó las medidas de mitigación necesarias para abordar la conservación de la biodiversidad, la erosión del suelo y la deforestación, además de las medidas de mitigación que se identificaron en el Análisis Ambiental y Social. Una de las medidas de mitigación fue de especial valor en el largo plazo, ya que apunta a crear alianzas con las autoridades locales y las organizaciones comunitarias con el fin de preservar los bosques y proteger las laderas de la erosión.

⁴⁰ El diseño de las obras de drenaje es conservador y mejora en gran medida la prevención de desastres naturales al tomar en cuenta toda la zona de drenaje a través de múltiples subcuencas con desembocaduras controladas. Además, ayuda a proteger contra la erosión en todos los lados de la carretera.

- 2.4 Se prevé realizar un reasentamiento, por lo cual se activó la política OP-710 y se inició un plan de acción de reasentamiento para evaluar los impactos y estimar la compensación destinada a las familias, empresas y establecimientos agrícolas. En una primera fase se concluyeron las consultas iniciales para informar a la población acerca del proyecto y sus posibles impactos, se realizó un estudio de los edificios y empresas, y se identificó a los ocupantes. El Banco revisó el plan de acción de reasentamiento preliminar y determinó que era adecuado. Las medidas de mitigación incluyeron el ajuste de los diseños para mantenerse dentro del derecho de paso actual; no obstante, en los casos en que esto no fue posible, será necesario otorgar una compensación o proceder al reasentamiento de alrededor de 85 hogares y empresas y 20 hectáreas de tierras agrícolas que afectan a alrededor de 752 personas en total⁴¹. Se considerarán tres grupos de personas vulnerables: (i) población anciana que carece de recursos; (ii) hogares con miembros gravemente enfermos o discapacitados y (iii) mujeres que son jefas de hogar y carecen de títulos de propiedad de la tierra o de medios para generar ingresos. Estas personas recibirían apoyo especial en el caso de un reasentamiento para minimizar las alteraciones y asegurar su restablecimiento. En el presupuesto del proyecto se contempla un apoyo para otorgar compensaciones, cuya implementación quedará a cargo de la UCE, bajo la supervisión del Banco. Se prevé concluir el plan de acción de reasentamiento antes de proceder al Directorio.
- 2.5 La presente operación se clasifica como de categoría B de conformidad con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703). Los potenciales riesgos vinculados a la capacidad del organismo ejecutor para administrar y efectuar el seguimiento de los aspectos ambientales y sociales se mitigaron al incluir el fortalecimiento de la capacidad en el diseño del proyecto. Se preparó un Informe de Gestión Ambiental y Social, que se incluye como anexo al presente documento. El Informe de Gestión Ambiental y Social requiere preparar un plan técnico detallado para el control de la erosión como parte del contrato del contratista, y una auditoría ambiental y social previa a la finalización de las obras. El inicio de las obras estará supeditado a la conclusión de los planes ambientales (véase el Informe de Gestión Ambiental y Social), a satisfacción del Banco, y de la puesta en práctica, por parte del MTPTC, del plan de acción de reasentamiento, aprobado por el Banco (párrafo 2.4). La supervisión ambiental de las obras será realizada por los especialistas de la UCE de manera periódica, y especialistas ambientales y sociales del BID realizarán la supervisión de forma anual, como mínimo.
- 2.6 **Beneficios.** Los impactos positivos del programa se suscitarán fundamentalmente durante la etapa de operación, y serán especialmente beneficiosos para las condiciones socioeconómicas de las comunidades pobres ubicadas a lo largo de la carretera, e incluyen: mayor accesibilidad a los servicios públicos (salud y

⁴¹ Refleja el caso hipotético pesimista; se prevé que la cantidad de hogares afectados se reduzca entre un 30% y un 40% después de las recomendaciones formuladas por los especialistas de ESG, que se incluirán en los diseños de ingeniería finales y en el plan de acción de reasentamiento final.

educación), lugares de trabajo y oportunidades laborales; mayor seguridad para los vehículos, motociclistas, ciclistas y peatones, reducción del congestionamiento en la zona del mercado y mejora de la calidad del aire. Se prevé que los impactos en las zonas sensibles desde el punto de vista ambiental se mitigarán adecuadamente.

C. Riesgo fiduciario

- 2.7 El MTPTC ejecutará la operación a través de la UCE. Debido a la gran cantidad de operaciones que actualmente ejecutaba la UCE⁴², se considera que los riesgos financieros y de adquisiciones son medianos. Para ejecutar las operaciones existentes, la UCE necesita mejorar su estructura y organización de la función de adquisiciones, la integración de la información financiera y operativa, y la formulación y el seguimiento de la ejecución presupuestaria. Las medidas tendientes a la mejora de la función de adquisiciones están actualmente en vigor; dichas medidas han reducido el riesgo al nivel intermedio en los últimos meses⁴³ y se prevé que continúen disminuyéndolo a bajo en el mediano plazo.

D. Otras consideraciones y riesgos clave

- 2.8 **Factibilidad técnica y costos de construcción.** Se asegurará la factibilidad técnica de las obras de rehabilitación para el tramo Ennery-Plaisance de acuerdo con los estudios y diseños de ingeniería técnica ([EEO 10](#)) que presentó la empresa consultora y que examinaron la UCE y los especialistas del Banco. El llamado a licitación de obras está supeditado a la aceptación del Banco de los diseños finales de ingeniería presentados por el MTPTC. La elaboración de un plan de reasentamiento y la realización de consultas locales mitigarán los riesgos de costos imprevistos vinculados a los desplazamientos, y se prevé que el proceso de licitación pública internacional para las obras de construcción contribuirá a disminuir los costos de construcción (párrafo 1.11).
- 2.9 **Factibilidad económica.** Se llevó a cabo la factibilidad económica del tramo vial Ennery-Plaisance (22,7 km), empleando la metodología de uso habitual que sopesa los beneficios con respecto a los costos durante el ciclo de vida del proyecto, para lo cual realiza una comparación entre las hipótesis “con el proyecto” y “sin el proyecto” por un período de 22 años (incluidos dos años para la ejecución de obras). Para dicho análisis, se empleó el modelo HDM-4⁴⁴. Para todos los cálculos se utilizaron estimaciones de los costos económicos y sociales. El análisis de

⁴² Operaciones: HA-L1019, HA-L1054, HA-L1058 y HA-L1086.

⁴³ Las medidas establecidas incluyen: (i) actualización del manual de operaciones de la UCE; (ii) puesta en práctica del conjunto de herramientas para las adquisiciones del Banco; (iii) capacitación intensiva a los miembros de la UCE a cargo de un especialista local en adquisiciones del BID, mientras se contrata a un especialista en adquisiciones; (iv) contratación de expertos locales adicionales para la UCE, especializados en adquisiciones e (v) implantación de un sistema para el manejo de información y archivo. Los recursos para el fortalecimiento de la UCE se aprobaron en 2012 como parte de la operación HA-L1058.

⁴⁴ El HDM-4 (modelo para el desarrollo y la gestión de carreteras) es una aplicación informática que desarrollaron el Banco Mundial, el Banco Asiático de Desarrollo y otras organizaciones, con miras a contribuir para que los países en desarrollo planifiquen y mejoren la infraestructura vial.

factibilidad económica arrojó un valor actual neto (VAN) de US\$6,2 millones (para una tasa de actualización del 12%), y una tasa interna de rentabilidad (TIR) del 14,5%, además de un VAN/inversión del 0,20 ([EEO 8](#)).

- 2.10 Estos indicadores de factibilidad son satisfactorios y, en conclusión, la inversión en este proyecto es factible desde el punto de vista social. Asimismo, se efectuó un análisis de sensibilidad contra un incremento en el costo de las obras del 10% y un descenso del Tránsito Promedio Diario Anual (TPDA) del 10%. Un incremento del 10% en el costo de las obras genera un VAN de US\$3,5 millones y una TIR del 13,3%; una disminución del 10% en el TPDA genera un VAN de US\$2,7 millones y una TIR del 13,1%. Una combinación de ambas condiciones coloca a los indicadores cerca del límite de los niveles de factibilidad (VAN cercano a cero y TIR del 12%), pero este resultado se considera aceptable, dado de que no se han tenido en cuenta los beneficios en materia de seguridad vial que aportaría la ejecución.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN

A. Síntesis de los mecanismos de ejecución

- 3.1 **Beneficiario y organismo ejecutor.** El beneficiario será la Republica de Haití y el organismo ejecutor será el MTPTC, que asegurará la adecuada coordinación de sus dependencias y otros participantes del programa.
- 3.2 El MTPTC será responsable de la administración general de este programa, y la UCE asegurará la gestión de la relación operativa con el Banco. La UCE es parte de la estructura orgánica del MTPTC y queda bajo la dirección general de éste, y actualmente administra las operaciones HA-L1019, HA-L1054, HA-L1058 y HA-L1086. La UCE incluye una estructura de gestión con un coordinador general, un especialista en finanzas, un contador, un gerente, un especialista en adquisiciones, un especialista en medio ambiente, un especialista en temas sociales y un equipo de ingenieros responsable de la supervisión técnica de los proyectos. La UCE posee la estructura adecuada para coordinar la ejecución del programa. La ejecución de la línea de base para la seguridad vial (Componente 4 (iii)) está supeditada a la celebración de un acuerdo entre el MTPTC y el Ministerio de Justicia, que defina la modalidad de cooperación en materia de seguridad vial entre ambas instituciones, para que los departamentos de policía participen en las jurisdicciones situadas a lo largo de la RN-1.
- 3.3 **Adquisiciones.** La empresa consultora que la UCE contratará para la supervisión de las obras se seleccionará de conformidad con la política que figura en el documento GN-2350-9. El inicio de obras estará supeditado a la entrada en vigor del contrato de servicios para la supervisión entre el MTPTC y la empresa. La empresa seleccionada debe, entre otras cosas, (i) implementar el control técnico de las obras, con el fin de asegurar que se cumplan las especificaciones técnicas y medidas para la mitigación de los impactos ambientales y sociales, tal como se indica en el Análisis Ambiental y Social; (ii) verificar la calidad de los servicios prestados por

- el contratista; (iii) certificar que los equipos de laboratorio para las pruebas y controles técnicos necesarios cumplan con las normas establecidas; (iv) realizar mediciones cuantitativas de las actividades de los contratistas; (v) apoyar a la UCE con respecto a los asuntos que conciernen a la gestión del proyecto, incluidos los temas ambientales y la instalación de servicios de apoyo para la ejecución de las obras civiles; (vi) asesorar sobre las necesidades de mejoras o aumento de las actividades y (vii) preparar informes mensuales sobre el avance del proyecto, incluidos los asuntos vinculados a la puesta en práctica de los controles ambientales y sociales, y el informe final de las obras.
- 3.4 Dentro de los contratos para el Componente 3, el gobierno propone la opción de contratar directamente a la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS). La justificación de la contratación directa se basa en el párrafo 3.6 (e) del documento GN-2349-9, y en que está en consonancia con los siguientes hechos: (i) la excepcional experiencia que posee la UNOPS en proyectos que usan una metodología con mano de obra intensiva; (ii) la experiencia sin igual que la UNOPS posee en Haití, ya que no hay otras empresas con las calificaciones requeridas para llevar a cabo esta tarea y (iii) la UNOPS es una organización sin fines de lucro y los ahorros se reinvierten en trabajo adicional que, según se ha demostrado, excede los objetivos del proyecto. Una validación de los procedimientos de adquisición y gestión financiera de UNOPS-Haití indica que se estructuran sobre la base de políticas que estipula la sede de las Naciones Unidas y están en consonancia con las prácticas óptimas internacionales. La contratación directa de la UNOPS estaría sujeta a la aprobación del MTPTC y el Banco en cuanto a su metodología de tratamiento para reducir el nivel de polvaredas (párrafo 1.27).
- 3.5 Las adquisiciones y contrataciones que se lleven a cabo en el marco del programa se realizarán de conformidad con las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el Banco (documento GN-2349-9) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco (documento GN-2350-9). También se aplicarán las “Disposiciones de Adquisiciones para Haití” (documento GN-2654). Todos los contratos quedarán sujetos a la revisión previa del Banco, de conformidad con el Apéndice I de las políticas para la adquisición de bienes y obras y la selección de consultores, respectivamente. Ello podrá cambiar a la modalidad ex post si durante la supervisión del proyecto el Banco determina que el riesgo es bajo.
- 3.6 **Auditoría externa.** El costo de las auditorías financieras y del programa se financiará con los recursos de la operación. Se realizará una auditoría anual de los saldos financieros del proyecto y un informe semestral con arreglo a los procedimientos previamente convenidos de las justificaciones de uso de anticipo de fondos efectuados por el Banco a la UCE. La auditoría externa será realizada por una empresa independiente aceptada por el Banco y de conformidad con los términos de referencia acordados por el Banco. Los estados financieros anuales auditados se presentarán a los 120 días contados a partir del cierre del ejercicio

fiscal. El informe de los estados financieros finales auditados se presentará dentro de un plazo de 120 días contados a partir de la fecha del último desembolso. Los informes de procedimientos ex post de solicitudes de desembolso se deberán presentar dentro de un plazo de 60 días contados a partir del cierre de cada semestre fiscal.

- 3.7 **Cronograma de desembolsos.** Se prevé que los recursos no reembolsables se desembolsarán durante cinco años, de conformidad con el cronograma que figura en el Cuadro 2.

Cuadro 2: Cronograma estimado de desembolsos (millones de US\$)⁴⁵

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Total
BID/Total	12,5	18,1	15,7	3	0,7	50.000
Porcentaje	25%	36,2%	31,4%	6%	1,4%	100%

B. Resumen de los acuerdos para el seguimiento de los resultados

- 3.8 **Evaluación y seguimiento.** El Plan de Seguimiento y Evaluación ([EER 3](#)) se llevará a cabo durante la ejecución, de conformidad con las metas e indicadores de avance que se especifican en el Marco de Resultados y en el Análisis Ambiental y Social que incorpora los indicadores del estudio de biodiversidad clave y el plan de acción de reasentamiento. Para el seguimiento y la evaluación de los resultados del programa, se emplearán metodologías ex ante y ex post, además de un análisis de costo-beneficio ex post. La UCE y el MTPTC serán responsables de la coordinación y ejecución de la obra. El Banco realizará la supervisión del programa a través de visitas de inspección y misiones de gestión.
- 3.9 El Banco supervisará el programa y se centrará en la consecución de los objetivos operativos. Las evaluaciones intermedia y final se realizarán con la asistencia de un consultor contratado a tales efectos. El personal de la Representación del Banco en Haití será responsable de organizar las reuniones conjuntas para analizar el avance en la ejecución del programa y el plan anual de inversiones. La UCE se encargará de supervisar la implementación del programa y de los resultados consecuentemente. Una vez que haya concluido el programa, se elaborará un informe ampliado de seguimiento del desempeño (XPMR), con el fin de evaluar si se cumplieron las metas e identificar lecciones aprendidas de cara a futuros proyectos. Esta evaluación se debería centrar en el cumplimiento de las metas presupuestarias y físicas, especialmente las del mecanismo de coordinación entre las instituciones de financiamiento y cooperación que forman parte de la auditoría externa.

⁴⁵ Las proyecciones para el primer año tienen en cuenta el tiempo para las expropiaciones y también el proceso de adquisiciones principal. La mayor parte de los retrasos en operaciones anteriores se vinculó a los procesos de adquisiciones y las condiciones de elegibilidad de la UCE. Ambos riesgos se mitigaron mediante la conclusión del manual de operaciones y el fortalecimiento de las funciones de adquisiciones de la UCE.

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, ii) Préstamos para la reducción de la pobreza y el mejoramiento de la equidad y iii) Préstamos para la cooperación e integración regionales.		
Metas regionales de desarrollo	Cobertura de caminos pavimentados (Km/km ²).		
Contribución a los productos del Banco (tal como se define en el Marco de Resultados del Noveno Aumento)	Km of caminos inter-urbanos construidos o mantenidos/mejorados.		
2. Objetivos de desarrollo de la estrategia de país	Alineado		
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2646	i) Mejorar la calidad de la infraestructura nacional de caminos y ii) Mejorar la capacidad institucional del sector transporte.	
Matriz de resultados del programa de país	GN-2696	La intervención está incluida en el Documento de Programación de País 2013.	
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	Altamente Evaluable	Ponderación	Puntuación máxima
	8.9		10
3. Evaluación basada en pruebas y solución	8.4	33.33%	10
4. Análisis económico ex ante	10.0	33.33%	10
5. Evaluación y seguimiento	8.3	33.33%	10
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		
IV. Función del BID - Adicionalidad			
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales (criterios de VPC/PDP)			
El proyecto usa un sistema nacional diferente a los indicados arriba para ejecutar el programa			
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	Cooperación técnica HA-T1177 proveerá recursos para fortalecer el MTPTEC.	
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.	Sí	El plan de monitoreo y evaluación está basado en un análisis costo beneficio ex post y en una comparación antes y después que permitirá identificar y cuantificar los resultados que el proyecto tiene sobre la accesibilidad, eficiencia y seguridad de la red vial RN-1.	

El objetivo del programa es contribuir al mejoramiento de la conectividad entre las diferentes regiones del país a través de la reducción de los costos y tiempos de viaje, y así promover la integración regional e internacional, así como el desarrollo económico. Lo anterior mediante: i) la rehabilitación y mejoramiento de la sección vial the Ennery-Plaisance de la Ruta Nacional 1; ii) el mantenimiento de la sección rehabilitada durante dos años; iii) el mejoramiento de las condiciones de seguridad a lo largo de la vía, reduciendo los riesgos de accidentes que involucran vehículos y peatones; iv) pavimentación de calles principales en comunidades pequeñas y el fortalecimiento institucional del sector transporte.

El diagnóstico es completo. El POD especifica que la red nacional vial tiene un nivel de cobertura muy bajo 0.4 km/1,000 habitantes y 0.12 km/km². Asimismo, la pobre infraestructura de la red vial y las condiciones de mantenimiento se reflejan en altos costos de transporte y tiempos de viaje. Para un camión viajar 22.7 km de la sección vial de Ennery a Plaisance, actualmente toma cerca de 45 minutos a un costo de operación alto de 2.13 US\$/veh.km (en una situación con buenas condiciones viales, el costo estimado sería de US\$1.35/veh.km). La infraestructura vial en áreas urbanas se encuentra también en malas condiciones, amenazando la seguridad de sus usuarios y creando un ambiente de molestia por el polvo que se genera al paso vehicular. Otro factor importante a considerar es la capacidad institucional del Ministerio de Transporte. El Banco ha apoyado el fortalecimiento institucional del sector sin embargo hay algunas áreas en las cuales aún se requiere mayor apoyo, ejemplo de ellos son el mantenimiento y la recolección de datos sobre seguridad vial.

El programa tiene una lógica de intervención clara, con indicadores SMART, líneas de base, metas y fuentes de información. El indicador de resultados "Número de accidentes por año de Ennery a Plaisance" no tiene línea de base ni meta, pero será definida mediante un proyecto piloto coordinado con el Ministerio de Transporte y la Policía. El análisis económico es completo; reporta un Valor Presente Neto de US\$2.6 M. (para una tasa de descuento del 12%), una Tasa Interna de Retorno de 14.5% y un NPV/ inversión de 0.20 para la sección vial Ennery-Plaisance (22.7 km). Este análisis se llevó a cabo utilizando el modelo HDM-4 el cual compara escenarios "con proyecto" y "sin proyecto" para un periodo de 22 años incluyendo 2 años para la ejecución de las obras. Los mecanismos de monitoreo han sido identificados. El plan de evaluación está basado en un análisis costo beneficio ex post que permitirá identificar y cuantificar los resultados que el proyecto tiene sobre la accesibilidad, eficiencia y seguridad de la red vial RN-1. El plan de monitoreo y evaluación incluye los costos y responsables de estas actividades.

MARCO DE RESULTADOS

Objetivo del proyecto	El objetivo general es contribuir a la mejora de la interconexión entre las diferentes regiones del país a través de la reducción de los costos del transporte y el tiempo de viaje, con lo cual se fomentarán la integración regional e internacional y el desarrollo económico. Los objetivos específicos son (i) rehabilitación y mejora del tramo vial Ennery-Plaisance en la Ruta Nacional 1 (RN-1); (ii) mantenimiento del tramo rehabilitado durante dos años; (iii) mejora de las condiciones de seguridad vial a lo largo de la carretera, para reducir el riesgo de accidentes vehiculares y de peatones; (iv) pavimentación de tramos urbanos de determinados municipios utilizando métodos con mano de obra intensiva y (v) fortalecimiento institucional del sector de transporte.				
Indicadores de resultado	Nivel de base		Nivel meta		Comentarios
Costo de operación vehicular en el tramo vial Ennery - Plaisance (US\$ constantes / vehículo kilómetro)	Tipo de vehículo	Costos de operación vehicular	Tipo de vehículo	Costos de operación vehicular	Medios de Verificación
	Moto	0,06	Moto	0,05	Modelo para el desarrollo y la gestión de carreteras (HDM-4)
	Automóvil	0,24	Automóvil	0,19	
	Camioneta (pick up)	0,32	Camioneta (pick up)	0,24	
	Autobús	0,75	Autobús	0,51	
	Camión 2	0,83	Camión 2	0,57	
	Camión 3	1,80	Camión 3	1,18	
	Camión articulado	2,13	Camión articulado	1,35	
Tiempos de viaje promedio en el tramo vial Ennery - Plaisance (en min.)	Tipo de vehículo	Tiempos de viaje promedio	Tipo de vehículo	Tiempos de viaje promedio	Medios de Verificación
	Moto	34	Moto	19	Modelo para el desarrollo y la gestión de carreteras (HDM-4)
	Automóvil	39	Automóvil	19	
	Camioneta (pick up)	39	Camioneta (pick up)	19	
	Autobús	40	Autobús	30	
	Camión 2	47	Camión 2	28	
	Camión 3	54	Camión 3	24	
	Camión articulado	46	Camión articulado	29	

	Nivel de base	Nivel meta	Medios de Verificación
Índice de Rugosidad Internacional (m/km)	Valor de 10	Valor de 2	Medidas del perfil longitudinal de la carretera por medio de equipos especializados (rugosímetro)
	Nivel de base	Nivel meta	Medios de Verificación
Cantidad de accidentes por año en el tramo que se extiende de Ennery a Plaisance	Por determinarse¹	Por determinarse	Informe elaborado por la policía y entregado a la UCE. Informe desglosado por tipo de accidente (mortal y no mortal)

Componente 1: Obras civiles y supervisión	Base (2013)	Año 1 (2014)	Año 2 (2015)	Año 3 (2016)	Año 4 (2017)	Año 5 (2018)	Meta	Medios de Verificación
Indicadores de producto								
Kilómetros de carretera rehabilitada ²	0	2	10	10	1	0	23	Informe de la UCE basado en el certificado de finalización emitido por la empresa supervisora.
Kilómetros de carreteras mantenidas	0	0	0	0	23	23	23	Informe de la UCE basado en el certificado de finalización emitido por la empresa supervisora.

¹ Habida cuenta de la falta de datos sobre los accidentes que actualmente ocurren en Haití, este proyecto financiará la primera línea de base de seguridad del país (como parte del Componente 4).

² Por rehabilitación se entiende el reemplazo y la mejora de la estructura existente del pavimento y las realineaciones menores.

Componente 2: Administración, ingeniería y supervisión	Base (2013)	Año 1 (2014)	Año 2 (2015)	Año 3 (2016)	Año 4 (2017)	Año 5 (2018)	Meta	Medios de Verificación
Cantidad de informes de avance emitidos por la supervisión de obras	0	2	2	2	2	2	10	Informes semestrales de supervisión o auditoría
Componente 3: Pavimentación urbana con mano de obra intensiva	Base (2013)	Año 1 (2014)	Año 2 (2015)	Año 3 (2016)	Año 4 (2017)	Año 5 (2018)	Meta	Medios de Verificación
Cantidad de kilómetros pavimentados	0	0	2	2	2	0	6	Informe de la UCE
Cantidad de ciudades en las que se aplicó un tratamiento para el control del polvaredas	0	3	5	5	5	2	20	Informe de la UCE
Componente 4: Fortalecimiento institucional	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4 (2017)	Año 5 (2018)	Meta	Medios de Verificación
Cantidad de estudios y diseños de ingeniería efectuados	0	1	1	0	0	0	2	Informe de la UCE con los borradores de los diseños finales
Cantidad de equipos adquiridos para la Dirección Departamental ³	0	0	2	2	1	0	5	Informe de la UCE

³ Los equipos incluyen retroexcavadoras, camiones pequeños y demás equipos livianos utilizados en el mantenimiento vial.

Base de datos de la seguridad vial para la RN-1	0	1	0	0	0	1	2	Informe de la UCE y línea de base del departamento de policía para el año 1 y actualización en el año 5
Cantidad de talleres y sesiones con líderes comunitarios sobre seguridad vial	0	1	1	1	1	1	5	Informe de la UCE como parte de las campañas de seguridad vial
Cantidad de personas a las que llega el programa de VIH	0	0	10.000	10.000	10.000	0	30.000	Informe de la UCE como parte del programa de integración de género y de prevención del VIH
Cantidad de mujeres que reciben capacitación en las tareas básicas vinculadas a las obras de construcción	0	100	0	0	0	0	100	Informe de la UCE como parte del programa de integración de género y de prevención del VIH

Notas:

1. La matriz de indicadores exhibirá los valores del nivel de base, los valores previstos por año y los valores fijados como meta de cada indicador.
2. Los productos y efectos directos se presentan agrupados para facilitar el seguimiento del desempeño del componente.
3. La columna de la derecha puede emplearse para la descripción de los productos/efectos directos, la selección del indicador y demás notas explicativas.
4. En la sección/anexo de resultados, esta matriz se complementará con una enumeración detallada de las disposiciones (incluidas las responsabilidades institucionales, operativas, normativas, los términos de referencia, la contratación de consultores, la presupuestación) que exhiban la forma en que se recopilarán, verificarán y analizarán los datos que luego se comunicarán al Banco. También se describen las fuentes de los datos y la justificación para la línea de base y los valores previstos.

ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS

País:	República de Haití
Número de proyecto:	HA-L1079
Nombre:	Apoyo al Sector Transporte de Haití - III
Organismo ejecutor:	Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones (MTPTC), a través de la Unidad Central de Ejecución (UCE)
Fecha:	Agosto de 2013
Preparado por:	Nelly C. Wheelock y Daniel Bayes (FMP/CHA)

I. RESUMEN EJECUTIVO

- 1.1 El Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones (MTPTC), en nombre del Gobierno de Haití, ha solicitado financiamiento (de aquí en adelante, “recursos”) al Banco Interamericano de Desarrollo para poder asumir el costo del proyecto HA-L1079, titulado “Apoyo al Sector Transporte de Haití - III”, por un monto de US\$50.000.000 (cincuenta millones de dólares estadounidenses).
- 1.2 El MTPTC, a través de su Unidad Central de Ejecución (UCE), será el organismo ejecutor de la presente operación y podrá apoyarse en sus direcciones administrativas, de obras públicas y transporte, además de sus unidades técnicas para la ejecución del proyecto. En la actualidad, la UCE está ejecutando las operaciones de financiamiento no reembolsable 1922/GR-HA, 2663/GR-HA, 2794/GR-HA y 2898/GR-HA, y cofinancia la operación ATN/CJ-10885-HA. Tiene también a su cargo la gestión de otros proyectos financiados por el Banco Mundial y la Agencia Europea de Cooperación. El creciente volumen y complejidad de los proyectos asignados a la UCE exigen una reevaluación de su estructura organizacional. A fines de 2011, una empresa consultora local llevó a cabo una evaluación de su capacidad institucional y en la actualidad se encuentra en curso un plan de fortalecimiento. No obstante, esta operación se llevará a cabo de conformidad con las políticas de gestión financiera y de adquisiciones para los proyectos financiados por el Banco.

II. CONTEXTO GENERAL DEL PAÍS

A. Adquisiciones

- 2.1 Sobre la base del informe de evaluación de la Gestión del Gasto Público y de la Rendición de Cuentas de la Administración Pública de Haití (PEMFAR), publicado en 2007, que incluye un capítulo sobre el Sistema Nacional de

- Adquisiciones Públicas, el país fortaleció su marco jurídico y creó Comisiones Ministeriales y Comisiones Especializadas de adquisiciones en las instituciones del gobierno central, entes autónomos y municipios. El órgano rector del sistema de adquisiciones públicas es la Comisión Nacional de Contrataciones Públicas (CNMP) y depende directamente del Primer Ministro.
- 2.2 Informes adicionales¹ han permitido constatar que, a pesar de que las Comisiones Ministeriales tienen la función de planificación (planes de adquisiciones basados en el presupuesto institucional) y ejecución (desde la elaboración de los documentos de licitación hasta la recomendación para la adjudicación de los contratos) de las adquisiciones, un elevado porcentaje de las adquisiciones se realiza desde las divisiones técnicas de los ministerios. Estas divisiones se especializan en sus ámbitos de competencia, pero carecen de conocimientos especializados en materia de adquisiciones, y la Comisión Ministerial tiene un control escaso o nulo sobre la calidad de las mismas.
- 2.3 En respuesta al terremoto de enero de 2010, el Parlamento aprobó la ley que declaró el estado de emergencia, con lo cual se amplió el marco jurídico y se dio lugar a la posibilidad de efectuar contrataciones directas durante su vigencia. El estado de emergencia, que finalizó en octubre de 2011, se restableció en octubre de 2012 con el huracán Sandy y, a pesar de que el sistema nacional de adquisiciones adolece de grandes deficiencias, se elevaron los montos límite para las adquisiciones.
- 2.4 Como consecuencia de las nuevas inversiones que la comunidad internacional realizó en Haití tras el terremoto de 2010, ha aumentado el nivel de riesgo relativo a las adquisiciones. En ese sentido, la CNMP mantiene un diálogo abierto con el Banco y, en virtud del apoyo del BID, actualmente realiza una evaluación del sistema de contrataciones públicas y prepara un plan de acción estratégico para su modernización.

B. Gestión financiera pública

- 2.5 La capacidad operativa de la máxima entidad de control externo, el Tribunal Superior de Cuentas y de lo Contencioso Administrativo [*Cour Supérieure des Comptes et du Contentieux Administratif*], se vio seriamente deteriorada tras el terremoto de enero de 2010. A pesar de que en parte ha podido recomponer su capacidad para cumplir con su mandato constitucional del efectuar un control externo sobre la gestión de los fondos públicos, aún no dispone de material ni recursos técnicos suficientes para asumir las funciones de auditoría externa para los proyectos individuales. En consecuencia, la gestión financiera de los proyectos financiados por el Banco continuará utilizando los sistemas alternativos que se implementaron a través de unidades ejecutoras especiales.
- 2.6 Asimismo, los resultados preliminares observados luego de aplicar la “Guía para el Uso de los Sistemas Nacionales” del Banco confirmaron que las transacciones

¹ Estudio de la firma francesa LINPICO de Septiembre de 2009, para el fortalecimiento de las estructuras de adquisiciones de cinco ministerios, financiado por el proyecto 1632/SF-HA.

vinculadas a la ejecución de proyectos financiados con recursos de organizaciones multilaterales como el BID o el Banco Mundial no se registran en el sistema nacional de contabilidad pública en el ámbito del Ministerio de Economía y Finanzas. Por ello, es imposible que los informes financieros relativos a la ejecución de proyectos estén disponibles a nivel central.

- 2.7 La evaluación más reciente de los sistemas de gestión financiera pública de la República de Haití se encuentra en el informe de la evaluación PEFA realizada en 2011 y publicada en febrero de 2012². Los resultados confirman el incipiente nivel de desarrollo general de estos sistemas y la necesidad de contar con sistemas alternativos para la ejecución de proyectos financiados por el Banco. La auditoría externa de los proyectos se encomendará a empresas de auditoría independientes, y dichas auditorías externas se realizarán de conformidad con la guía para la presentación de informes financieros y auditorías externas de proyectos financiados por el Banco.

C. Uso de los sistemas nacionales dentro del contexto general

- 2.8 En el plazo inmediato, el Banco continuará con las siguientes actividades: (i) implementación de mecanismos fiduciarios especiales para la ejecución de sus proyectos y (ii) seguimiento exhaustivo y permanente del organismo ejecutor.

III. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR

- 3.1 **Estructura organizacional y políticas administrativas.** La UCE está bajo la responsabilidad de un director general que rinde cuentas directamente al ministro del MTPTC. Dicho director está secundado por: (i) personal técnico, responsable de la ejecución del proyecto; (ii) un administrador, que también se desempeña como especialista financiero y supervisor de los contadores de la entidad; (iii) personal de adquisiciones, que ejecuta los procesos de adquisiciones y contrataciones para todos los proyectos financiados por el Banco y otros donantes y (iv) personal administrativo y de apoyo.
- 3.2 El aumento en el volumen de actividad que experimentó la UCE ha demostrado la necesidad de complementar al personal actual mediante la contratación de consultores adicionales para fortalecer las diferentes áreas. Además, está en curso la redacción de un manual integrado de operaciones y el análisis del cuadro organizacional. Se prevé que estas medidas sienten las bases para una reestructuración organizacional que otorgue a la UCE mayor capacidad para afrontar los nuevos desafíos que encara.

² Evaluación PEFA de Haití 2011 – Informe final; ECORYS Research & Consulting; febrero de 2012.

A. Adquisiciones

- 3.3 A pesar de que el MTPTC posee deficiencias institucionales vinculadas a los procesos de adquisiciones, el Banco ha financiado tres grandes proyectos³ en el último decenio, por un total de US\$223,9 millones, y pequeños proyectos y varias operaciones de cooperación técnica que brindan apoyo a la mejora y rehabilitación de las carreteras primarias y secundarias. Estos proyectos, que fueron ejecutados por el MTPTC a través de la UCE, requirieron que el Banco realizase una evaluación oportuna de la capacidad institucional, la cual inicialmente reveló riesgos considerables que han ido disminuyendo gradualmente con la capacidad adquirida a través de la ejecución de los proyectos. En consecuencia, sobre la base de las evaluaciones previas del Banco, los estudios recientes y la trayectoria derivada de la ejecución de los proyectos anteriormente mencionados, se considera que la operación tiene un nivel de riesgo medio. El equipo fiduciario evaluará nuevamente las capacidades de la UCE a fines de 2013 y, sobre la base de los resultados de esta nueva evaluación, se actualizará el nivel de riesgo si correspondiere, al igual que los mecanismos de supervisión. Las oportunidades de mejora se incorporaron en la sección de evaluación del riesgo fiduciario y del plan de mitigación.

B. Gestión financiera

- 3.4 La UCE cuenta con una estructura de gestión conformada por un coordinador general, un especialista financiero, un consultor financiero, un contador, un administrador, un especialista en adquisiciones y un equipo de ingenieros responsable del seguimiento técnico de los proyectos. La actual estructura de gestión financiera se considera adecuada para hacer frente a las exigencias vinculadas a la ejecución del nuevo programa. La UCE es también actualmente responsable de gestionar otros proyectos financiados por el Banco Mundial y donantes europeos.
- 3.5 La contabilidad, el registro y la presentación de informes financieros se realizan mediante el sistema informático de contabilidad ACCPACC 4.1. El sistema se puede programar según determinados parámetros para que recopile información contable y financiera, de conformidad con las categorías de inversión que se hayan fijado para el proyecto. La UCE lleva la contabilidad de diversos proyectos utilizando la modalidad de caja modificada, es decir que registra los gastos cuando son pagados y los ingresos cuando son recibidos en la cuenta bancaria. El sistema de archivo de las transacciones se clasifica adecuadamente por ingresos y egresos en orden cronológico, y permite identificar fácilmente la documentación de respaldo correspondiente a cada transacción.
- 3.6 En 2011 la UCE adoptó una metodología para mejorar la planificación de los flujos de caja necesarios para ejecutar las actividades vinculadas a los proyectos.

³ Operación 1638/SF-HA por US\$74,1 millones; operación 991/SF-HA por US\$49,8 millones y operación 1922/GR-HA por US\$100 millones, que se complementaron con las operaciones de cooperación técnica ATN/8676-HA, ATN/8959-HA y ATN/8960-HA.

A pesar de que sus proyecciones financieras efectivamente mejoraron, se necesitan mayores esfuerzos para lograr que la planificación y el control presupuestario sean más fiables. En particular, la UCE necesitará asistencia a la hora de implantar un sistema para el desarrollo, seguimiento y control de los presupuestos de los proyectos que coordine la planificación de las adquisiciones, la gestión de los contratos en ejecución y los cronogramas de las actividades. Se deberá fortalecer la labor destinada a aumentar la capacidad de la UCE para dar seguimiento, de manera oportuna, a cualquier cambio en las cantidades y los precios de los materiales y obras en los contratos de ejecución de obras a efectos de detectar e impedir oportunamente que se produzcan alteraciones considerables con respecto a los presupuestos originales.

IV. EVALUACIÓN DE RIESGOS FIDUCIARIOS Y PLAN DE MITIGACIÓN

- 4.1 En la evaluación de los riesgos fiduciarios, la UCE logró en general un puntaje promedio, ubicándose en el percentil 77 en cuanto al desempeño general, mientras que el puntaje más alto logrado dentro de los 14 organismos ejecutores evaluados fue del 84%. Se determinó que el programa tenía un nivel de riesgo promedio o intermedio en términos de sus capacidades de planificación y ejecución (incluida la precisión en la planificación presupuestaria y del flujo de caja anual); la evaluación planteó la existencia de ciertas deficiencias que la UCE exhibió a la hora de anticipar, controlar y medir de manera oportuna los acontecimientos que podrían afectar el costo de las obras. Una mayor y mejor coordinación entre la planificación de las adquisiciones, las actividades y la gestión de los contratos en ejecución, sumada a la planificación de los flujos de caja mensuales necesarios para llevar a cabo los planes, contribuirán a mitigar las demoras en la ejecución y la existencia de sobrecostos. A fin de mitigar estos riesgos, como parte del nuevo programa, el personal de la UCE recibirá asistencia en una fase inicial de manera constante, con el fin de emplear metodologías de planificación financiera (presupuestarias y de tesorería) coordinadas con una planificación de adquisiciones y actividades, y de emprender iniciativas destinadas a fortalecer las políticas de gestión financiera de la UCE, sus procedimientos e instrumentos. Parte de estos recursos también se empleará para mejorar la capacidad de planificar y efectuar el seguimiento de las obras.
- 4.2 La UCE logró un elevado puntaje en el área de control interno, ubicándose en el percentil 81 (el puntaje más alto fue de 82%). Asimismo, se están emprendiendo iniciativas de fortalecimiento institucional, de conformidad con un plan existente de actividades a corto y largo plazo financiadas por el proyecto HA-L1058, además de la supervisión de las obras técnicas por parte de empresas especializadas, seguimiento y evaluación, y auditorías financieras y ambientales. A través del apoyo financiero de otros donantes y del presente programa se fortalecerá la reestructuración organizacional técnica y financiera.

V. ASPECTOS QUE HAN DE CONSIDERARSE EN LAS CONDICIONES ESPECIALES DEL CONTRATO

- 5.1 No se han identificado aspectos fiduciarios cuya solución deba considerarse como condición especial previa al primer desembolso.
- 5.2 El tipo de cambio para informar sobre las transacciones del proyecto abonadas en moneda local será el tipo de cambio de referencia publicado por el Banco de la República de Haití (BRH), vigente en el día en que se ejecute la transacción.

VI. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LAS ADQUISICIONES PARA EL PROYECTO

- 6.1 **Ejecución de las adquisiciones.** La UCE y el Banco han acordado el plan de adquisiciones, que cubre 48 meses de ejecución del proyecto⁴ y se inicia en la fecha de elegibilidad del mismo. El plan de adquisiciones se actualizará de manera semestral con un informe semestral de actividades del proyecto, siempre que sea necesario o según lo requiera el Banco. El plan de adquisiciones detallado estará disponible en la UCE.
- 6.2 Las adquisiciones para el proyecto propuesto se realizarán de conformidad con las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el BID (documento GN-2349-9) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (documento GN-2350-9), ambas de marzo de 2011, que se complementarán con las disposiciones de adquisiciones especiales para Haití que figuran en el documento GN-2654, mientras que estén vigentes.
- 6.3 **Adquisición de bienes, contratación de obras y servicios diferentes de consultoría.**

Los bienes, obras y servicios diferentes de consultoría que requieran de una licitación pública internacional se contratarán utilizando los documentos estándar de licitación emitidos por el Banco. Las adquisiciones y contrataciones que sean objeto de una licitación pública nacional se realizarán utilizando los documentos previstos para las licitaciones nacionales acordados con el Banco o que sean satisfactorios para el Banco, si no existe un contrato. Los contratos de adquisiciones en los cuales se aplique el método de comparación de precios se deberán ejecutar de conformidad con lo previsto en el párrafo 3.5 del documento GN-2349-9, y se celebrarán utilizando el modelo de documento acordado con el Banco. Estas disposiciones se aplican a todos los bienes, obras y servicios diferentes de consultoría que se incluyan en el plan de adquisiciones como costos operativos.

- a. **Contratación de obras.** En el caso de esta operación, el Banco está considerando los siguientes mecanismos especiales aplicables a las obras: (i) el

⁴ Los primeros 18 meses de ejecución del proyecto se cuentan a partir de la fecha de publicación del aviso general de adquisiciones, o la fecha de publicación del primer aviso específico de adquisiciones luego de la aprobación del préstamo, lo que ocurra primero.

contrato para la rehabilitación del tramo Ennery-Plaisance que se adjudicará a través de una licitación pública internacional incluirá las casas destinadas a las personas que sean objeto de una expropiación; (ii) el contrato para el mantenimiento de las obras se podrá adjudicar a través de una comparación de precios; se podrá emplear la lista de precalificación de la operación 2898/GR-HA para cada uno de los múltiples contratos previstos, y (iii) en el caso de los contratos del Componente 3, el gobierno propone la opción de contratar directamente a la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS). La justificación de la contratación directa se basa en el párrafo 3.6 (e) del documento GN-2349-9, y en que es coherente con los siguientes hechos: (i) la excepcional experiencia que posee la UNOPS en proyectos que usan una metodología con mano de obra intensiva; (ii) la experiencia sin igual que la UNOPS posee en Haití, ya que no hay otras empresas con las calificaciones requeridas para llevar a cabo esta tarea y (iii) la UNOPS es una organización sin fines de lucro y los ahorros se reinvierten en trabajo adicional que, según se ha demostrado, excede los objetivos del proyecto. Una validación de los procedimientos de adquisición y gestión financiera de UNOPS-Haití indica que se estructuran sobre la base de políticas que estipula la sede de las Naciones Unidas y están en consonancia con las prácticas óptimas internacionales. La contratación directa de la UNOPS estaría sujeta a la aprobación del MTPTC y el Banco en cuanto a su metodología de tratamiento para reducir el nivel de polvaredas.

- b. **Adquisición de bienes.** El plan de adquisiciones incluye equipos de mantenimiento livianos y pesados. La UCE aplicará el correspondiente método de las políticas de adquisiciones previstas en el documento GN-2349-9 y empleará los documentos estándar acordados por el Banco aplicables a los bienes.
 - c. **Contratación de servicios diferentes de consultoría.** No se prevé la contratación de servicios diferentes de consultoría. No obstante, en caso de ser necesarios, la UCE empleará los documentos estándar acordados por el Banco para este tipo de servicios.
 - d. **Participación comunitaria en las adquisiciones y contrataciones.** La adjudicación de algunos contratos se podrá realizar permitiendo la participación de organizaciones comunitarias locales, según lo previsto en cláusula 3.17 del documento GN-2349-9.
- 6.4 **Selección y contratación de consultores.** La selección y contratación de las empresas de consultoría que el proyecto requiera, y sujetas a cualesquiera de los métodos de selección basados en la calidad y el costo y otros métodos de selección previstos en la Sección III de las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2350-9), se ejecutarán aplicando los Documentos Estándar de Solicitud de Propuestas, emitidos por el Banco. El especialista

- sectorial del proyecto tendrá la responsabilidad de revisar los términos de referencia para la selección de los servicios de consultoría.
- a. **“Plan de mitigación ambiental y social, reasentamiento y compensación” y “programa de integración de género y prevención del VIH”.** Estos servicios son cruciales y es difícil encontrar organizaciones que cuenten con la pericia técnica, los conocimientos y la experiencia necesarios dentro de la cultura haitiana. El método propuesto es la selección basada en la calidad de las propuestas; no obstante, también existe la posibilidad de requerir una selección directa, basada en los criterios que se describen en este párrafo.
 - b. **Seguridad vial para la Ruta Nacional RN-1.** Esta operación brindará apoyo a una iniciativa para desarrollar una línea de base relativa a la seguridad vial. Ello incluirá una campaña de comunicación y se seleccionará a las empresas aplicando los procedimientos de contratación de uso habitual para este tipo de contratos.
 - c. **Selección de la empresa de auditoría.** El proceso de selección para contratar a la empresa de auditoría se llevará a cabo invitando a las empresas que integren la lista corta de empresas de auditoría calificadas y aprobadas por el Banco. Solamente las empresas que cuenten con la aprobación del Banco podrán integrar esta lista corta. A efectos de este proceso, la UCE empleará la documentación estándar del BID para la selección de empresas de auditoría.
 - d. **Consultores individuales.** Los consultores individuales nacionales e internacionales se seleccionarán de conformidad con lo previsto en el Anexo V de las políticas de adquisiciones y contrataciones del documento GN-2350-9.
 - e. **Capacitación.** Durante la puesta en marcha del proyecto, la unidad ejecutora y el Banco acordarán sobre las consultorías que contemplen capacitación.
- 6.5 **Gastos recurrentes**⁵. El Banco financiará los siguientes gastos recurrentes, también conocidos como costos operativos: (i) todos los gastos requeridos y acordados con el Banco para la ejecución del proyecto⁶; (ii) todos los contratos de los consultores individuales de la unidad ejecutora que se requieran para la ejecución del proyecto y (iii) los viáticos (en caso de haberlos) y transferencias bancarias, siempre que hayan sido acordados con el Banco. Los costos operativos no incluyen los salarios de los funcionarios públicos.
- 6.6 **Preferencias nacionales.** Las licitaciones en las que se oferten bienes que se originen en el país del prestatario recibirán una preferencia de precios del 15% en los contratos que requieran de una licitación pública internacional, tal como se

⁵ Alquiler de oficinas, alquiler de vehículos para labores de supervisión, gastos de servicios públicos y comunicación, traducciones, cargos bancarios, artículos de oficina, publicidad, fotocopias, correspondencia, etc.

⁶ Alquiler de oficinas, alquiler de vehículos para labores de supervisión, gastos de servicios públicos y comunicación, traducciones, cargos bancarios, artículos de oficina, publicidad, fotocopias, correspondencia, etc.

prevé en el Apéndice 2 de las políticas de adquisiciones y contrataciones (documento GN-2349-9).

- 6.7 **Adquisiciones anticipadas y financiamiento retroactivo.** No corresponde en el caso de este proyecto.
- 6.8 **Cuadro de montos límite para las adquisiciones para el proyecto.** Los montos límite acordados por el Banco para Haití se modificaron a través de las Disposiciones de Adquisiciones para Haití (documento GN-2654), que se aplican durante el período que abarca la estrategia del Banco con Haití para 2010-2015. A efectos de la ejecución de esta operación, se toman en cuenta los cuadros con los montos límite que se aplican habitualmente y los que se aplican en el marco de las disposiciones de adquisiciones para Haití. Toda modificación del documento GN-2654 se aplicará inmediatamente a la ejecución de las adquisiciones de esta operación y, en caso de que dejara de tener efecto, las adquisiciones de esta operación quedarían luego sujetas a la aplicación de los montos límite habituales.

Cuadro VI.1: Montos límite regulares para Haití

Haití – Montos Límite (en miles de US\$)							
Obras			Bienes			Consultorías	
LPI	LPN	CP	LPI	LPN	CP	Interna- cional	100% Nacional
≥1.000	100<1.000	<100	=>100	25<100	<25	>200	<100

Cuadro VI. 2: Montos límite según las disposiciones de adquisiciones para Haití

Haití – Montos Límite (en miles de US\$)					
Obras		Bienes		Consultorías	
LPI ⁷	LPN ⁸ /CP ⁹	LPI	LPN /CP	Internacional	100% Nacional
≥1.000	<1.000	≥100	<100	>200	<100

- 6.9 **Supervisión de las adquisiciones.** Todos los contratos quedarán sujetos a la revisión previa del Banco, de conformidad con el Apéndice I de las políticas para la adquisición de bienes y obras y la selección de consultores, respectivamente. Ello podrá cambiar a la modalidad ex post si durante la supervisión de la ejecución del proyecto el Banco determina que el riesgo es bajo.
- 6.10 **Registros y archivos.** La unidad ejecutora llevará un registro integral de las adquisiciones por contrato y de manera ordenada. Este método abarcará todos los documentos, desde el plan de adquisiciones, todos los documentos del proceso de adquisiciones y la gestión de contratos, hasta el fin de la ejecución del contrato.

⁷ LPI: Licitación pública internacional.

⁸ LPN: Licitación pública nacional.

⁹ Comparación de precios.

Cuadro VI.3: Principales actividades en materia de adquisiciones

Actividad	Método de la adquisición	Fecha estimada	Monto estimado (US\$)
Bienes			
Equipos de mantenimiento	Licitación pública internacional	Enero de 2014	800.000
Obras			
Rehabilitación del tramo Ennery-Plaisance	Licitación pública internacional	Noviembre de 2013	38.000.000
Pavimentación urbana con hormigón	Licitación pública internacional	Enero de 2014	3.000.000
Mantenimiento del tramo Ennery-Plaisance	Licitación pública nacional	Enero de 2015	400.000
Control de polvareda en los pequeños poblados ¹⁰	Licitación pública nacional/Comparación de precios	Enero de 2014	1.000.000
Consultorías			
Supervisión de obras	Selección basada en la calidad y el costo	Noviembre de 2013	2.400.000
Mitigación ambiental y social, reasentamiento y compensaciones	Selección basada en la calidad	Enero de 2013	1.600.000
Diseños de ingeniería, estudios ambientales y sociales para Plaisance-Cap Haïtien	Selección basada en la calidad y el costo	Enero de 2014	800.000
Programa de integración de género y de prevención del VIH	Selección basada en la calidad	Enero de 2014	250.000
Línea de base para la seguridad vial de la RN-1	Selección basada en la calidad y el costo	Enero de 2015	300.000
Campaña de comunicación sobre seguridad vial	Selección basada en la calidad y el costo	Enero de 2015	50.000
Administración de la UCE	Selección basada en la comparación de las calificaciones de consultores individuales nacionales	Noviembre de 2013	1.000.000
Seguimiento	Selección basada en la calidad	Enero de 2014	200.000
Evaluación	Selección basada en el menor costo	Junio de 2014	100.000
Auditoría financiera externa	Selección basada en el menor costo	Enero de 2014	100.000

*Para acceder al plan de adquisiciones de 18 meses, (**nota: se deberá crear un enlace con el plan de adquisiciones**).

VII. ARREGLOS PARA LA GESTIÓN FINANCIERA DEL PROYECTO

- 7.1 La operación se gestionará desde el punto de vista financiero, de conformidad con la Política de Gestión Financiera del BID (documento OP-273-2), sin tomar en cuenta el financiamiento retroactivo de los gastos. La responsabilidad general de la gestión y ejecución del programa recaerá sobre la UCE del MTPTC.
- 7.2 **Programación y presupuesto.** La UCE preparará presupuestos anuales para ejecutar el proyecto, sobre la base de la programación de las actividades y del plan de adquisiciones. La UCE implementará una metodología y procedimientos

¹⁰ Véase el párrafo 6.3 (a).

que le permitirán efectuar el seguimiento de la ejecución presupuestaria de manera mensual para los contratos en ejecución (saldos ejecutados y por ejecutarse), además de los compromisos futuros de recursos, de conformidad con el plan de adquisiciones y el plan de actividades. El especialista financiero de la UCE preparará un informe sobre las modificaciones del caso, que luego presentará ante el coordinador general de la UCE.

- 7.3 **Sistema de contabilidad, presentación de informes financieros y gestión financiera.** El actual sistema ACCPACC y los procedimientos contables y de presentación de informes financieros en uso en la UCE están en consonancia con los requisitos de esta operación. Los recursos del financiamiento no reembolsable se desembolsarán bajo la modalidad de adelantos de fondos, sobre la base de las necesidades de efectivo para cuatro meses de operaciones. Los pagos individuales superiores o iguales a US\$100.000 serán realizados por el Banco en nombre de la UCE/MTPTC, mediante la modalidad de ‘pago directo a proveedores’. Los recursos desembolsados se depositarán en una cuenta bancaria exclusiva en el BRH. Se realizarán revisiones ex post cada seis meses para los desembolsos efectuados bajo la forma de adelantos a la UCE. Se efectuará una visita de inspección anual para examinar la gestión financiera del proyecto.
- 7.4 **Desembolsos y flujo de caja.** Los recursos del financiamiento asignado a las obras viales se desembolsarán bajo la modalidad de pago directo a proveedores. Los recursos para financiar los servicios de consultoría y los gastos administrativos, que serán administrados por la UCE, se desembolsarán bajo la modalidad de anticipos sobre la base de las necesidades de efectivo para cuatro meses de operaciones; dichos recursos se depositarán en una cuenta bancaria exclusiva en el BRH.
- 7.5 **Control externo e informes.** La auditoría externa será realizada por una empresa independiente aceptable para el Banco, de conformidad con los términos de referencia acordados con el BID. La empresa será contratada con recursos del programa y efectuará una auditoría anual de los estados financieros del proyecto, además de revisiones ex post anuales, utilizando los procedimientos acordados, de las justificaciones para el uso de anticipos realizados por el Banco a la UCE. Los informes de los estados financieros anuales auditados se presentarán dentro de un plazo de 120 días contados a partir del cierre del ejercicio fiscal. El informe de los estados financieros auditados finales se presentará dentro de un plazo de 120 días contados a partir de la fecha del último desembolso. Los informes de las revisiones ex post, que deberán emplear los procedimientos acordados, se presentarán dentro de un plazo de 60 días contados a partir del fin de los primeros seis meses del primer ejercicio fiscal.
- 7.6 En el caso de la supervisión financiera, se utilizarán revisiones ex post de los **planes de supervisión financiera.** Los especialistas fiduciarios realizarán una visita de supervisión anual a la UCE o a las obras ejecutadas como parte del programa.

- 7.7 **Disposiciones para el contrato de la UNOPS.** El resultado del análisis de sus sistemas de gestión financiera está en consonancia con las prácticas óptimas internacionales. Su sistema se basa en el uso de manuales de procedimientos internos que claramente establecen flujos de trabajo y aprobaciones, controles internos, niveles adecuados de autoridad y responsabilidad para la aprobación presupuestaria, ejecución, registro de transacciones, seguimiento y presentación de informes.
- a. La UNOPS tiene la capacidad de llevar a cabo la presentación de informes contables y financieros para los proyectos que ejecute, de conformidad con los parámetros y principios acordados con el beneficiario o donante. Los registros y libros contables de la UNOPS están sujetos a auditorías internas y externas, de conformidad con las disposiciones específicas.
 - b. Al fin de cada semestre, la UNOPS deberá presentar las justificaciones satisfactorias para el uso de por lo menos el 80% de los anticipos previos y una proyección actualizada de las necesidades de efectivo para el período siguiente. Los recursos para financiar la ejecución del contrato de “control de polvaredas” con la UNOPS se desembolsarán bajo la modalidad de anticipos sobre la base de las necesidades de efectivo para seis meses de ejecución; el Banco depositará estos pagos directamente en la cuenta general de la UNOPS.
 - c. La UNOPS cuenta con un entorno de control interno adecuado, que se rige por una política de ética institucional que fija normas de conducta para su propio personal y sus proveedores. UNOPS-Haití utilizará los recursos del programa para contratar a una empresa de auditoría externa aceptable para el Banco, que podrá ser la misma empresa que se ocupe de la auditoría financiera general del programa, para que lleve a cabo la revisión ex post, empleando los procedimientos acordados, de las justificaciones para el uso de los anticipos para el Componente 3, “Control de polvaredas”. El informe de la revisión ex-post se presentará al Banco dentro de un plazo de 90 días contados a partir de la fecha de la última justificación de los fondos desembolsados a la UNOPS.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/13

Haití. Financiamiento No Reembolsable ____/GR-HA a la República de Haití
Apoyo al Sector Transporte de Haití III

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 de un programa para apoyar el sector transporte de Haití - III. Dicho financiamiento no reembolsable será hasta por una suma de US\$50.000.000, 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 2013)