

**PROGRAMA DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE CAMINOS
SECUNDARIOS Y Terciarios**

(HA-0075)

RESUMEN EJECUTIVO

PRESTATARIO: República de Haití

**ORGANISMO
EJECUTOR:** Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones (Ministère des Travaux publics, transports et communications – MTPTC)

MONTO Y FUENTE:

BID:	US\$50.000.000 (FOE)
Cofinanciamiento:	US\$ 4.000.000 (OPEP)
Financiamiento local de contrapartida:	US\$ 1.000.000
Total:	US\$55.000.000

**PLAZOS Y
CONDICIONES
FINANCIERAS:**

Plazo de amortización:	40 años
Período de gracia:	10 años
Período de desembolso:	4 años
Tipo de interés:	1% en los primeros diez años y 2% ulteriormente
Inspección y vigilancia:	1%
Comisión de crédito:	0,5%

COFINANCIAMIENTO: A cargo de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP)

Período de amortización:	17 años
Período de gracia:	5 años
Período de desembolso:	4 años
Tasa de interés:	2%
Inspección y vigilancia:	1%
Comisión de crédito:	no

OBJETIVOS:

Meta de desarrollo: El programa representará un aporte a la estrategia de desarrollo rural del Gobierno de Haití, que gira en torno a cuatro objetivos: i) facilitar la integración de las zonas rurales aisladas en la comunidad nacional; ii) mejorar el acceso de la población rural a los servicios sociales básicos; iii) respaldar la actividad económica rural facilitando el transporte de bienes, y iv) promover el desarrollo del turismo facilitando el acceso a los lugares de interés.

Finalidad del programa: La finalidad del programa es mejorar en forma sostenible la infraestructura secundaria y rural del país.

DESCRIPCIÓN: El programa que se propone tendrá una duración de cuatro años y constará de dos componentes: un componente de inversiones, por medio del cual se financiará la rehabilitación y el mantenimiento de redes seleccionadas de caminos, en tanto que con un componente institucional se respaldará el desarrollo de un marco institucional que dará carácter sostenible a las inversiones.

El componente de inversiones comprende: i) la rehabilitación y el mantenimiento de 200 km de caminos secundarios, y ii) la rehabilitación y el mantenimiento de 300 km de caminos terciarios. El componente institucional comprende: i) asistencia técnica al MTPTC para facilitar la ejecución del programa; ii) asistencia para el desarrollo comunitario en favor de los interesados locales, a los efectos de la administración de la red terciaria, y iii) asistencia y capacitación técnicas en favor de compañías privadas y comunidades que tomen parte en obras de rehabilitación y mantenimiento.

CLASIFICACIÓN AMBIENTAL: El Comité del Medio Ambiente, en la reunión del 11 de julio de 1996, clasificó esta operación en la Categoría III. El Comité del Medio Ambiente e Impacto Social aprobó el Resumen Ambiental del programa en su sesión del 4 de febrero de 1997.

BENEFICIOS: Merced al programa se prevé obtener los siguientes beneficios: i) rehabilitar el 14,5% de la red vial secundaria del país y el 11,6% de la red terciaria, que están al servicio de un total de 750.000 habitantes del medio rural; ii) mejorar la capacidad de planificación y programación del MTPTC; iii) reforzar las dependencias locales del MTPTC; iv) crear capacidad local y alicientes para la administración de los caminos terciarios, y v) reforzar a las pequeñas empresas y a los grupos comunitarios que participen en las obras viales.

Los siguientes son algunos indicadores de esos logros: i) el porcentaje de cumplimiento del plan de inversiones; ii) el número de oficinas descentralizadas del programa que estén en funcionamiento; iii) el número de planes trienales de mantenimiento suscriptos y debidamente ejecutados, y iv) el número de contratos suscriptos y ejecutados por parte de pequeñas compañías y grupos comunitarios.

Esto representará un aporte al mejoramiento sostenible de las redes viales secundaria y terciaria, medido según el porcentaje de esas redes que se

encuentre en buenas condiciones y del volumen de recursos nacionales y locales que se asigne a su mantenimiento.

Finalmente, este mejoramiento sostenido de la infraestructura vial repercutirá sobre los indicadores socioeconómicos globales vinculados con las metas de desarrollo del programa. Éste suscitará efectos importantes sobre la población rural de las zonas tomadas como objetivo, el 80% de la cual se encuentra por debajo del umbral de pobreza. Aunque el programa no presenta atributos específicos en cuanto a género, repercutirá también de manera considerable sobre la mujer, ya que las personas del sexo femenino cumplen el papel más importante en el transporte y la comercialización de los productos agropecuarios.

RIESGOS:

Capacidad de ejecución en el MTPTC. Un importante factor para determinar el resultado satisfactorio del programa será la capacidad de ejecución del MTPTC que, habida cuenta de la debilidad que al presente caracteriza a las instituciones haitianas, puede ser motivo de cierta preocupación. Tres factores mitigan ese riesgo:

- a. Está bastante avanzada la ejecución de los dos programas viales que está administrando actualmente el MTPTC, y éste, gracias a esos programas, ha obtenido experiencia positiva en materia de administración de proyectos. El 70% de los recursos de ambos programas ya se ha comprometido.
- b. Es importante subrayar que el aporte del MTPTC a la preparación del programa ha sido muy significativa merced a la presencia, dentro de ese organismo, de un núcleo central de profesionales sumamente entusiastas y competentes. Ese grupo representa una importante fuente de capital humano para la futura restauración del Ministerio, por lo cual en el marco del presente programa se procurará reforzarlo.
- c. Si bien la ejecución del programa global será coordinada por el MTPTC por intermedio de la Unidad Ejecutora Central, el programa propuesto se basará en forma intensiva en estructuras locales (Oficinas Descentralizadas del Programa y Estructuras de Coordinación Locales). La expansión de la base de absorción por medio de la participación de interesados locales constituye, en verdad, uno de los

mecanismos más seguros para incrementar la capacidad global de absorción del país.

Sostenibilidad del programa. Como la experiencia lo demuestra, el principal problema que se enfrenta en este tipo de programas, una vez culminados, es el del mantenimiento. Para hacer frente a este problema se propone establecer un Fondo de Caminos, cuyos ingresos provendrán de la recaudación de un gravamen sobre el combustible, tasas por registro de vehículos y multas de tránsito.

En la red terciaria, los recursos provenientes del Fondo de Caminos se completarán mediante el aporte de los interesados locales. Este aporte, aunque no será de grandes proporciones, reviste importancia para promover la competencia e infundir un sentido de "propiedad" del programa a nivel local, en momentos en que se están redefiniendo las competencias y los recursos de las autoridades locales. La dedicación local a la labor de mantenimiento constituirá, por lo tanto, un criterio importante para la selección de proyectos de caminos terciarios.

**ESTRATEGIA DEL
BANCO EN EL PAÍS
Y EN EL SECTOR:**

La estrategia del Banco en Haití gira en torno a dos objetivos complementarios: i) el mejoramiento de las condiciones de vida, y ii) el desarrollo de una economía productiva. Por medio del presente programa se procurará alcanzar el primero de esos objetivos integrando las zonas rurales en la comunidad nacional y facilitando el acceso a los servicios sociales, y se tratará de alcanzar el segundo objetivo ofreciendo respaldo a la producción agropecuaria y al turismo.

Mediante el programa que se propone se procura atender simultáneamente tres importantes campos de intervención del Banco: descentralización, desarrollo rural y transporte, y se procurará establecer sinergias con otros programas del Banco vinculados con esas tres esferas.

**OBJETIVO DEL
OCTAVO AUMENTO
REFERENTE A LA
POBREZA:**

El programa propuesto es una inversión focalizada en la pobreza puesto que Haití es un país donde más del 50% de los habitantes son pobres. Por ende, el financiamiento del Banco se aumentó al 90% del total de la operación, por aplicación del párrafo 2.93 del documento del Octavo Aumento (AB-1704).

**CONDICIONES
CONTRACTUALES
ESPECIALES:**

Condiciones anteriores al primer desembolso:

1. El prestatario deberá demostrar que ha presentado al Parlamento el proyecto de ley de creación del

Fondo de Caminos antes de la aprobación parlamentaria del contrato de crédito referente al programa que se propone (véase los párrafos 1.17 y 4.10).

2. El prestatario deberá presentar pruebas de haber establecido y dotado adecuadamente de personal a la Unidad Ejecutora Central (UEC), dependiente de la Dirección de Caminos (véase el párrafo 2.13).
3. El prestatario deberá presentar pruebas de haber establecido y dotado adecuadamente de personal a la Unidad del Medio Ambiente (véase el párrafo 2.17).
4. El prestatario deberá presentar pruebas de que ha entrado en vigor el acuerdo de financiamiento complementario con la OPEP (véase el párrafo 2.27).
5. El prestatario deberá presentar pruebas de que ha entrado en vigor el reglamento operativo del programa (véase el párrafo 3.3).

Las siguientes son otras condiciones contractuales especiales:

6. Antes de la firma del primer contrato de rehabilitación que haya de financiarse con recursos del programa, el prestatario deberá presentar pruebas de que ha entrado en vigor la ley de creación del Fondo de Caminos (véase el párrafo 4.10).
7. El contrato también estipulará las condiciones relacionadas con: la oportunidad para la contratación de la asistencia técnica del programa (véase los párrafos 2.14 a 2.19); el nivel de recursos que desembolsará el Fondo Nacional de Mantenimiento de Caminos cada año del programa (véase los párrafos 1.15, 3.24 y 4.10); los procedimientos de seguimiento y evaluación (véase los párrafos 3.24 a 3.31); la presentación al Banco de los estados financieros verificados del programa (véase el párrafo 3.32); y el uso de los procedimientos del Banco para la adquisición de obras, bienes y servicios de consultoría (véase los párrafos 3.33 a 3.38).

I. MARCO DE REFERENCIA

1.1 Las repercusiones de la declinación constante de la situación económica haitiana en los últimos veinte años han sido especialmente graves y amplias en las zonas rurales. El continuo empeoramiento cualitativo del nivel de vida en el campo, en esta sociedad que es aún predominantemente rural (60%), ha precipitado un éxodo en masa de la población rural y ha dado lugar a un desarrollo desigual del territorio haitiano tomado en conjunto. La persistente disminución de la productividad agropecuaria y la escasez de opciones de empleo han reducido el poder adquisitivo y el nivel de nutrición de los hogares rurales. Un acceso poco expedito a los servicios sociales básicos afecta aún más a los aspectos cualitativos del nivel de vida en esa zona. El analfabetismo rural sigue siendo del 65%, es decir 15 puntos porcentuales mayor que en las zonas urbanas, en tanto que la esperanza de vida media en las zonas rurales es cinco años inferior al nivel nacional. Por último, el hecho de que las zonas secundarias y rurales sean remotas y poco accesibles ha fracturado la sociedad civil y ha frustrado el incipiente proceso democrático.

1.2 Varios factores han socavado la capacidad de producción y la calidad de la vida en las zonas rurales. Entre ellos cabe mencionar: i) un entorno macroeconómico inestable, ii) un marco jurídico de tenencia de la tierra que no ofrece seguridad, iii) las malas condiciones de la infraestructura de caminos secundarios y rurales, y iv) problemas referentes a la disponibilidad de agua para usos domésticos y agrarios. El Gobierno de Haití, con la asistencia del Banco y otros donantes, ha concebido una estrategia plurifacética para hacer frente a los más críticos de esos impedimentos. Por medio del programa que se propone se intenta hacer un aporte a esa estrategia tomando como objetivos los problemas referentes a las malas condiciones de la infraestructura de caminos secundarios y rurales.

A. Infraestructura de caminos de Haití

1.3 La infraestructura de caminos de Haití consiste en 4.500 km de caminos, de los cuales el 13% están pavimentados, el 33% son caminos de grava y el 54% caminos de tierra. Independientemente del tipo de capa de rodadura, el sistema de rutas se clasifica en función de las siguientes categorías:

a. Los caminos primarios y arteriales [routes nationales] son los que vinculan entre sí a las ciudades más importantes. Deben ser diseñados de modo de respaldar un nivel de tránsito que supere los mil vehículos por día. Totalizan 590 km, de los cuales 470 km son pavimentados.

b. Los caminos secundarios o de acceso [routes départementales] son aquellos hacia los cuales convergen los caminos rurales en

las zonas de producción. Vinculan a importantes centros urbanos y proporcionan acceso a la red primaria. Cuando están en condiciones regulares, en general soportan un tránsito de 200 a 1.000 vehículos por día. Totalizan 1.375 km; alrededor de la mitad de esos caminos son de grava, y el resto de tierra.

- c. Los caminos terciarios o locales [routes de pénétration] son los nexos que atienden a los asentamientos humanos en las zonas rurales y respaldan las actividades agropecuarias. El tránsito motorizado por esos caminos en general es escaso (menos de doscientos vehículos por día). La longitud total de esos caminos es de 2.580 km, de los cuales 1.840 km son caminos de tierra.

- 1.4 El Ministerio de Obras Públicas (MTPTC) tiene a su cargo la responsabilidad global del sector del transporte. La ley le encomienda la administración de las redes primaria y secundaria, en tanto que las municipalidades tienen a su cargo la administración de la red terciaria.
- 1.5 Según el más reciente inventario general de caminos (1991), sólo el 34% de la red vial estaba en buenas condiciones. El 72% de la red de caminos pavimentados estaba en condiciones regulares, en tanto que el 51% de los caminos de grava y el 87% de los de tierra estaba en condiciones que podían calificarse de insatisfactorias a malas. Entre 1991 y 1995 prácticamente no se llevó a cabo ninguna labor de mantenimiento debido a la situación política y económica del país; en consecuencia, el estado de la red empeoró considerablemente. En los primeros 18 meses que siguieron a la restauración del régimen democrático se proporcionó respaldo de emergencia. Se ha hecho hincapié en la generación de empleo por medio de obras realizadas con uso intensivo de mano de obra, pero poco se ha avanzado hacia un mejoramiento sostenible de la red de caminos. Los primeros esfuerzos de rehabilitación a largo plazo, que puso en marcha el Programa Nacional de Rehabilitación de Caminos a mediados de 1996, se han concentrado en la red primaria y en segmentos importantes de la red secundaria.

B. El Programa Nacional de Rehabilitación de Caminos

- 1.6 El Programa Nacional de Rehabilitación de Caminos (PNRC) es un programa por un monto de US\$130 millones, cofinanciado por el Banco, el Banco Mundial, KfW y la Comunidad Europea. Fue aprobado en enero de 1995 y comprende: i) un componente de inversiones por medio del cual se procura rehabilitar en su totalidad la red primaria, y ii) un componente institucional encaminado a reestructurar las actividades de transporte del MTPTC, mediante el establecimiento de un Fondo Nacional de Mantenimiento de Caminos (FNMC) y la elaboración del borrador de un Plan Nacional Maestro de Transporte. Los logros institucionales del PNRC cumplirán un papel decisivo a los efectos de garantizar el éxito del nuevo programa.

A continuación se describe el avance de cada componente institucional.

1. La reorganización del MTPTC

a. Logros

- 1.7 La eficacia del MTPTC se ha reducido en los diez últimos años, lo que obedece especialmente a problemas de organización y de recursos humanos. Para hacer frente a esas dificultades, el gobierno ha emprendido la tarea de reestructurar las actividades de transporte del Ministerio. Esa reorganización, encaminada a transferir funciones dentro del MTPTC de modo de dar mayor importancia a las de elaboración de políticas, regulación y planificación, en detrimento de las de ejecución, comprenderá: i) la reasignación de funciones de administración de la red vial (planificación, inversión y administración del mantenimiento), que quedarían en manos de un organismo aún no establecido, que llevaría el nombre de Dirección de Caminos [Direction des routes], de modo tal que la actual Dirección de Transporte [Direction des transports] sólo cumpla funciones de elaboración de políticas; ii) la privatización de la labor de mantenimiento de caminos y el establecimiento de un mecanismo específico de financiamiento, y iii) la transferencia de la supervisión de las obras de mantenimiento vial a entidades descentralizadas [Directions départementales des TPTC].
- 1.8 Recientemente se llegó a un consenso en el MTPTC con respecto a las modalidades de la reorganización y al proceso que se está llevando a cabo. Se ha llegado a las siguientes conclusiones i) la unidad de ejecución del PNRC deberá convertirse en el departamento de caminos primarios de la Dirección de Caminos, en tanto que la unidad ejecutora del nuevo programa se convertirá en el departamento de caminos secundarios y rurales de la referida dirección; ii) la labor de mantenimiento, actualmente inexistente, será privatizada una vez que se establezca el Fondo Nacional de Mantenimiento de Caminos; en consecuencia, la división del Ministerio que se encargaba del mantenimiento se reducirá hasta convertirse en una patrulla de mantenimiento de emergencia; y iii) se reforzarán, mediante el programa que se propone, los organismos descentralizados [Directions départementales des TPTC].

b. Aspectos positivos del MTPTC

- 1.9 Pese a las imperfecciones que han justificado la reorganización del MTPTC, es importante subrayar que su aporte a la preparación del programa ha sido muy considerable: en un marco de grave escasez de tiempo, el Ministerio coordinó la realización de un estudio preliminar de la red no primaria, evaluó potenciales proyectos para el primer año, y contrató y supervisó los estudios técnicos correspondientes.

- 1.10 Este aporte puede atribuirse a la presencia, en el MTPTC, de un núcleo central de profesionales sumamente entusiastas y competentes. Esos profesionales bien capacitados, que trabajan muchas horas en un entorno poco alentador, perciben salarios dos veces menores de los que se pagan en el sector privado para un nivel de aptitudes similares. Este grupo, que se mantiene en el Ministerio por su sentido de responsabilidad hacia el servicio público y las perspectivas de obtener atribuciones de mayor nivel en un período de reconstrucción nacional, representa una importante fuente de capital humano para el Ministerio.

2. Financiamiento del mantenimiento de la red de caminos

a. Perspectiva histórica

- 1.11 En el período comprendido entre 1972 y 1982 la red de caminos fue objeto de un adecuado mantenimiento. El Servicio de Mantenimiento Permanente de la Red Vial Nacional (Service d'Entretien permanent du réseau routier national - SEPRRN) fue establecido en 1972 como entidad autónoma y se le dio la responsabilidad de mantener la red. El SEPRRN recibió importante apoyo de la USAID y del Banco Mundial (BIRF), consistente en equipo pesado y capacitación. El gobierno estableció un fondo de contrapartida, con ingresos fiscales provenientes de la recaudación de un gravamen sobre el combustible, para financiar los costos recurrentes del SEPRRN.
- 1.12 Llegado el año 1982 se había reducido el respaldo internacional destinado al SEPRRN. En 1983, la nueva ley orgánica del Ministerio de Obras Públicas integró al SEPRRN en la estructura del Ministerio, y se disolvió el fondo de contrapartida. De 1982 a esta parte el desempeño y los recursos presupuestarios del SEPRRN se han deteriorado extraordinariamente. El monto de los recursos presupuestarios para mantenimiento de 1996 no llegó a los US\$200.000, en comparación con los US\$11 millones que habrían sido necesarios para mantener la red existente en un nivel adecuado para prestar servicio.

PRESUPUESTO DE MANTENIMIENTO VIAL 1982-1988 en miles de dólares de 1996								
Año	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Presupuesto	12.135	9.588	8.547	6.890	7.421	6.468	6.079	4.441
Año	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Presupuesto	3.883	2.936	728	25	18	14	180	(???)

Fuente: Estudio Nacional de Factibilidad del Fondo de Caminos-Informe Preliminar

b. La solución que se propone

- 1.13 Para hacer frente a la crítica falta de recursos para mantenimiento de caminos, el gobierno está estudiando la factibilidad de establecer un Fondo Nacional de Mantenimiento de Caminos (FNMC), financiado mediante la recaudación de cargos de los usuarios directos, como un recargo sobre la gasolina y tasas de registro de vehículos. A esos efectos está culminando un estudio general financiado por el PNRC.
- 1.14 El FNMC financiaría el mantenimiento periódico y ordinario de todos los caminos primarios y secundarios rehabilitados, y al mismo tiempo realizaría un aporte significativo al mantenimiento de los caminos terciarios rehabilitados. El financiamiento complementario para el mantenimiento de caminos terciarios provendría de fuentes locales (véase el capítulo IV).
- 1.15 Sobre la base de los actuales y futuros programas de inversiones en caminos se prevé que las necesidades de financiamiento para el mantenimiento ordinario y periódico evolucionen del modo siguiente (cifras en miles de dólares de los EE.UU. y en precios constantes de 1996):

	Ejercicio 97/98		Ejercicio 98/99		Ejercicio 99/00		Mediano plazo	
	Ordinario	Periódico	Ordinario	Periódico	Ordinario	Periódico	Ordinario	Periódico
Primarios	700	2.000	1.100	3.000	1.200	3.600	1.500	4.500
Secundarios	500	400	900	800	1.100	900	1.400	1.100
Terciarios	500	300	1.100	600	1.300	700	1.600	900
Total	4.500		7.400		8.900		11.000	

- 1.16 Las necesidades de mantenimiento de caminos aumentarán rápidamente a medida que vaya rehabilitándose la red. Se alcanzará el nivel de mediano plazo en materia de gasto necesario de mantenimiento de caminos (US\$11 millones en precios constantes de 1996) mediante la reasignación parcial del aporte proveniente de los cargos de usuarios 1/ del presupuesto general al Fondo de Mantenimiento de Caminos, a lo que se agregará la introducción gradual -para amortiguar las repercusiones inflacionarias- de un recargo sobre la gasolina.

1/ En 1995-1996, el aporte de los usuarios de caminos al presupuesto nacional fue de US\$40 millones, lo que representó el 23% del monto agregado del presupuesto nacional (US\$174 millones).

- 1.17 El siguiente es el calendario provisional de aplicación del FNMC: i) en mayo de 1997 deberá estar en manos del gobierno el texto final de una propuesta técnica; ii) en junio de 1997 deberá haberse presentado al Parlamento el proyecto de ley conjuntamente con el texto del contrato de préstamo correspondiente al programa que se propone; iii) en noviembre de 1997, el Parlamento deberá haber aprobado el referido proyecto de ley, y iv) a mediados de 1998 deberá estar en funcionamiento el FNMC, lo que dará tiempo para iniciar el mantenimiento de los primeros segmentos rehabilitados de la red primaria.

3. Plan Nacional Maestro de Transporte

- 1.18 Se ha contratado a una empresa internacional de consultoría para que elabore el Plan Nacional Maestro de Transporte. El módulo de transporte rural de este último se realizará en estrecha coordinación con el programa que se propone. Según se prevé, el plan maestro estará listo a más tardar en septiembre de 1997.

C. Principales problemas que afectan a las redes secundaria y rural, y aporte del programa que se propone

- 1.19 En lo referente a la inversión, el PNRC centrará la atención en la red primaria, y se prevé que a más tardar al 31 de diciembre de 1999 habrán sido rehabilitados los 590 km de carreteras de Haití (salvo 75 km de la Route nationale 3; véase el párrafo 1.28). La infraestructura de caminos secundarios y rurales, en cambio, sigue deteriorándose en forma acelerada. Su estado, cada vez más crítico, puede atribuirse a tres causas principales: técnicas, financieras e institucionales. En el presente subcapítulo se detallan esas causas y se explica de qué modo se procurará eliminarlas por medio del programa que se propone.

1. Problemas técnicos

- 1.20 Las redes secundaria y terciaria sufren los efectos de una inadecuada planificación: las inversiones han sido financiadas por numerosos donantes y ONG, y en general se han realizado con carácter ad hoc. Ello se debe a la inexistencia de objetivos de política claramente definidos y a la falta de información básica sobre la red no primaria. No existe un inventario reciente de la red, cuya clasificación realizada en 1982 debe ser actualizada; inclusive la información referente a los proyectos de rehabilitación que se están realizando es incompleta.
- 1.21 El programa que se propone se basará en el Plan Nacional Maestro de Transporte para actualizar la clasificación de la red, complementar el inventario de caminos secundarios y rurales y el inventario de proyectos actuales y establecer una base de datos de caminos. Todo esto se utilizará para elaborar la política del sector, que a su vez hará posible definir y aplicar un plan de inversiones para el sector.

2. Problemas financieros

- 1.22 Dado el hecho de que a nivel nacional se ha dado máxima prioridad a la red primaria a los efectos del acceso a los recursos disponibles, la falta de financiamiento para el mantenimiento de caminos ha afectado en forma especialmente grave a los caminos secundarios y rurales. Las municipalidades carecen de los recursos necesarios para hacer posible un adecuado mantenimiento vial. De hecho, se ha dejado en manos de ONG e interesados locales el mantenimiento de la red secundaria y terciaria.
- 1.23 Por intermedio del programa se ayudará a establecer mecanismos de financiamiento a escala nacional para el mantenimiento de caminos secundarios y terciarios, así como un sistema de reparto de costos entre el FNMC y los interesados locales en lo que atañe a los caminos terciarios.

3. Problemas institucionales

- 1.24 El marco institucional referente a la red secundaria es bastante claro, ya que el MTPTC se encarga de la planificación, la inversión y el mantenimiento. En cambio en lo referente a la red terciaria subsisten problemas importantes. El marco institucional de administración de la infraestructura pública local fue redefinido mediante un decreto de octubre de 1982, que transfirió la responsabilidad de la labor de construcción y mantenimiento de caminos rurales del gobierno central a las municipalidades. No obstante, no se transfirieron a las municipalidades los recursos correspondientes, por lo cual esas entidades han quedado dotadas de escasos medios para cumplir sus cometidos. La concentración de los recursos a nivel central ha disuadido a los interesados locales —municipalidades, CASEC [distritos municipales], entidades de base, etc.— de participar en las actividades.
- 1.25 La descentralización es uno de los objetivos cardinales del gobierno, y en los primeros meses de 1996 el Banco aprobó un préstamo de cooperación técnica para ayudar a redefinir el marco institucional y fiscal de un programa de adecuado gobierno local y fortalecimiento de la capacidad de las municipalidades. Hasta la fecha el Parlamento no ha ratificado el referido préstamo, lo que indica que la descentralización afecta a importantes intereses sociopolíticos. Como el principal impedimento para una prestación eficiente de servicios locales es la excesiva centralización fiscal, merced al programa que se propone se intentará brindar soluciones alternativas al mantenimiento de caminos rurales, procurando la participación sistemática de interesados locales.

D. Estrategia del Banco y fundamento de su participación

- 1.26 **Estrategia del Banco.** La estrategia del Banco en relación con Haití gira en torno a dos objetivos complementarios: i) el

mejoramiento de las condiciones de vida y ii) el desarrollo de la economía productiva. Mediante el presente programa se atenderá el primer objetivo por medio de la integración de las zonas rurales en la comunidad nacional y un acceso más expedito a los servicios sociales, y se procurará alcanzar el segundo objetivo respaldando la producción agropecuaria y el turismo.

1.27 **Sinergias con otros programas del Banco.** Con el programa que se propone se intenta atender simultáneamente tres importantes campos de intervención del Banco: descentralización, transporte y desarrollo rural. Mediante el programa se procurará establecer sinergias con programas del Banco vinculados con esos tres campos.

- a. Descentralización. En forma compatible con su programa de asistencia técnica para la descentralización, el Banco está preparando una serie de programas de inversiones encaminados a mejorar los servicios públicos locales 2/. A fin de desarrollar instituciones locales y capacitar a agentes locales en forma sostenida y coherente, se procurará sistemáticamente establecer sinergias con esos y otros programas de descentralización. Además, por medio del programa que se propone se promoverá el buen gobierno local, no sólo merced a la ejecución de sus disposiciones específicas, sino también brindando un acceso más expedito a otros programas con los cuales se procura alcanzar a localidades secundarias y rurales.
- b. Transporte. El programa que se propone se verá facilitado por las reformas institucionales promovidas por el PNRC (reorganización del MTPTC; creación del Fondo de Mantenimiento; Plan Nacional Maestro) y complementará las inversiones del PNRC atendiendo las necesidades de la red no primaria.
- c. Desarrollo rural. El programa que se propone representa la integración de la estrategia global del gobierno encaminada a restablecer el crecimiento rural. A ese respecto se conjugará con el Programa de Intensificación Agraria (HA-0016), por medio del cual se procura eliminar algunos de los impedimentos de carácter más pronunciadamente estructural a la productividad agropecuaria, como los referentes a la titulación de la tierra y los vinculados con el agua.

2/ Ello incluye el programa de inversiones en agua potable, el programa de desarrollo municipal, un programa de educación, un programa de salud pública, el programa de inversiones en saneamiento y el fondo de inversiones sociales.

E. Proyectos actuales y experiencia anterior

1. Actuales proyectos viales del Banco en Haití

- 1.28 Actualmente se está ejecutando en Haití dos proyectos de caminos del Banco. El aporte de US\$45 millones del Banco para el Programa Nacional de Rehabilitación de Caminos (préstamo 945/SF-HA), aprobado en enero de 1995, financia la rehabilitación de 120 km de la red primaria del país. Inicialmente, el PNRC preveía la rehabilitación de la totalidad de la red primaria. No obstante, el incremento de los costos locales de construcción, debido al embargo, así como la insuficiencia de los recursos de cofinanciamiento, han dejado sin financiamiento el último segmento de la Route nationale 3 (75 km).
- 1.29 Mediante el préstamo 838/SF-HA, aprobado por el Banco en 1990 pero declarado elegible recién en febrero de 1995, debido al golpe de estado, y cuyo monto es de US\$50 millones, se financia la rehabilitación del camino primario Pont-Sondé/Mirebalais, de 74 km de longitud. Ese programa preveía también la rehabilitación de 66 km de caminos rurales en el Valle de Artibonite.
- 1.30 Para lograr coherencia, y dada la importancia que reviste completar la rehabilitación de la red primaria, el Gobierno de Haití ha propuesto, y el equipo del proyecto recomienda, las siguientes modificaciones: i) transferir al nuevo programa los 66 km de caminos rurales considerados inicialmente en el marco del préstamo 838/SF-HA, ii) reasignar el saldo disponible del préstamo 838/SF-HA (US\$10 millones) al financiamiento de la Route nationale 3, y iii) proporcionar hasta US\$12 millones a la RN3, como financiamiento complementario, en el marco del nuevo programa.
- 1.31 Los recursos provenientes de los préstamos 838/SF-HA y 945/SF-HA están comprometidos en un 70% y esa cifra debería llegar al 100% a más tardar en junio de 1997. Han sido suscriptos tres de los cuatro principales contratos de obras. Se han iniciado las obras de remoción de tierra referentes a los tres caminos principales (Pont-Sondé/Mirebalais, RN2 y Route de Jacmel) y se prevé que el primer camino rehabilitado pueda inaugurarse antes de junio de 1998. En los párrafos 1.6 a 1.18 se describe el progreso logrado en cuanto a los aspectos institucionales del préstamo 945/SF-HA.
- 1.32 Estos dos programas son coordinados por una unidad ejecutora atendida por personal regular del MTPTC. Se ha contratado a una empresa internacional de administración de proyectos, y la unidad ejecutora se ha visto beneficiada por la transferencia permanente de la experiencia técnica de esa empresa. La ordenada ejecución de los dos programas constituye un indicador satisfactorio de la capacidad de absorción del MTPTC, que ha logrado mantenerse relativamente organizado en comparación con otros organismos administrativos clave.

2. Enseñanzas extraídas de la experiencia anterior

1.33 Al preparar el programa se recurrió a la experiencia del Banco y otros donantes seleccionados en Haití y en otros países pertinentes. Las siguientes son las recomendaciones específicas que emanan de esa experiencia y se tienen en cuenta en el diseño del programa:

- a. **Perfeccionamiento institucional:** es necesario distribuir claramente los cometidos entre el nivel nacional y el nivel local en relación con la planificación, la programación y el mantenimiento de los caminos secundarios y terciarios.
- b. **Financiamiento de la labor de mantenimiento:** a los efectos del mantenimiento de los caminos reviste importancia clave establecer mecanismos adecuados de movilización del financiamiento proveniente del nivel central y de recursos locales.
- c. **Selección de caminos:** es preciso seleccionar los caminos terciarios de escaso tránsito tomando como base criterios simples, en lugar de cálculos basados en la tasa de rentabilidad económica.
- d. **Diseño técnico y obras viales:** es necesario elaborar normas de diseño para cada categoría de caminos, adaptadas a las funciones que cumplen esos caminos en la red.

3. Enseñanzas recogidas a partir de un reciente diagnóstico de éxitos y fracasos de la administración de los caminos rurales en Haití

1.34 Sobre la base de una muestra de 300 km de caminos rurales preseleccionados para el programa se llevó a cabo una evaluación minuciosa de la experiencia reciente en materia de administración de caminos rurales, a fin de determinar los principales factores que influyen sobre el éxito de esas experiencias. Los resultados de ese estudio sirvieron de base para diseñar el marco institucional que regulará la selección y el mantenimiento de los caminos rurales en el programa que se propone.

1.35 El diagnóstico, que incluye alrededor de 20 segmentos de caminos rurales, pone de manifiesto que las prácticas de administración de caminos rurales pueden clasificarse conforme a cuatro categorías, en función de la disposición manifiesta de los interesados locales de hacer un aporte al mantenimiento de los caminos.

- a. El 11% de los caminos investigados se mantiene en forma más o menos adecuada, con escasa o nula intervención del Ministerio de Obras Públicas. A este respecto, la situación existente

obedece en general a la presencia de una importante empresa económica, como un hotel-balneario próspero.

- b. El mantenimiento del 26% de los caminos investigados estaba a cargo de interesados rurales, pero se ha visto interrumpido, en general debido a problemas de organización.
 - c. El 21% de los caminos investigados no eran objeto de mantenimiento alguno, pero los interesados locales se manifiestan dispuestos a participar en esa labor si el Estado proporciona parte de los recursos necesarios y si el camino es rehabilitado antes de que comience la labor de mantenimiento. La utilidad de los caminos de esta categoría suele estar fuera de discusión, y el problema consiste, generalmente, en la capacidad económica de los usuarios locales, en especial en cuanto a movilización de fondos.
 - d. La última categoría es la formada por caminos que no son objeto de mantenimiento; a su respecto los interesados locales manifiestan no estar dispuestos a participar en el mantenimiento a menos que el Estado les proporcione recursos financieros. La utilidad de esos caminos para las comunidades locales a las que sirven suele ser cuestionable.
- 1.36 El problema, para el programa que se propone, consistirá en diseñar un sistema en que: i) se clasifiquen los caminos según la utilidad que se les atribuye; ii) se evalúen las posibilidades de movilización local de recursos, y iii) se establezca el nivel de financiamiento estatal necesario para complementar (en lugar de disuadir) el financiamiento local de los costos de mantenimiento.

II. EL PROGRAMA

A. Objetivos

- 2.1 **Metas de desarrollo:** El programa representará un aporte a la estrategia de desarrollo rural del gobierno, que gira en torno a cuatro objetivos: i) facilitar la integración de zonas rurales aisladas en la comunidad nacional; ii) mejorar el acceso de la población rural a los servicios sociales básicos; iii) respaldar las actividades económicas rurales facilitando el transporte de bienes, y iv) promover el desarrollo del turismo facilitando el acceso a los lugares de interés. La selección de los segmentos viales que ha de financiarse mediante este programa se basará en la medida en que favorezcan el logro de los cuatro objetivos arriba enunciados.
- 2.2 **Finalidad del programa:** La finalidad del programa es mejorar de manera sostenible la infraestructura secundaria y rural del país.

B. Descripción del programa

- 2.3 El programa que se propone tendrá un plazo de ejecución de cuatro años y comprenderá dos componentes: un componente de inversiones, mediante el cual se financiará la rehabilitación y el mantenimiento periódico de redes de caminos seleccionados, y un componente institucional, que respaldará el mantenimiento de un marco institucional que garantizará la sostenibilidad de las inversiones.

1. Componente de inversiones (US\$46.350 millones)

- 2.4 Por medio del componente de inversiones se financiará la rehabilitación y el mantenimiento de aproximadamente 200 km de caminos secundarios y 300 km de caminos terciarios y se proporcionará financiamiento complementario (US\$12 millones) para la Route nationale 3 (RN3).

a. Route nationale 3 (US\$12 millones)

- 2.5 Como se explicó en el párrafo 1.30, que antecede, el programa brindará hasta US\$12 millones de financiamiento complementario para la Route nationale 3, que es un camino primario incluido en el PNRC (y en parte financiado por medio de éste). Este subcomponente del programa propuesto se ejecutará en el marco del PNRC 3/.

3/ Conforme a la descripción en el documento de proyecto correspondiente (PR-2028), del 12 de enero de 1995).

b. Subcomponente de caminos secundarios

(i) Rehabilitación de caminos secundarios (US\$12 millones)

- 2.6 Mediante este componente se financiará la rehabilitación de 200 km de caminos secundarios. Las obras de rehabilitación previstas se encaminan a restablecer una adecuada capacidad, el acceso durante todo el año y la seguridad del tránsito, e incluirá obras tales como el restablecimiento de la capa de grava, obras de nivelación, sustitución de puentes, protección de pendientes y obras de drenaje.

(ii) Mantenimiento de caminos secundarios (US\$250.000)

- 2.7 Mediante este componente se financiará una proporción, que disminuirá a lo largo del tiempo (80%, 50%, 30% y 0%, en el primero, segundo, tercero y cuarto años del programa, respectivamente), de las necesidades de mantenimiento de caminos secundarios que se rehabilitarán. El resto se financiará por conducto del Fondo Nacional de Mantenimiento de Caminos. Merced al aporte del programa a la actividad de mantenimiento se procura facilitar el establecimiento gradual del Fondo de Caminos.
- 2.8 Las obras de rehabilitación efectuadas mediante utilización intensiva de equipos se tercerizarán, asignándose su realización a pequeños contratistas locales, y las obras de mantenimiento con uso intensivo de mano de obra se adjudicarán, por contrato, a las comunidades locales. A lo largo de todo el año se realizará una labor de mantenimiento ordinario en forma regular para mantener los sistemas de drenaje (zanjas, alcantarillas, vegetación) y la capa de rodadura (llenado de pozos y grietas). Dos veces por año se realizarán obras de remodelación.

c. Subcomponente de caminos terciarios

(i) Rehabilitación de caminos terciarios (US\$18 millones)

- 2.9 Mediante este componente se financiará la rehabilitación de 300 km de caminos terciarios. Las obras que se proponen se centrarán en la rehabilitación de secciones clave, para garantizar un nivel de acceso adaptado a las necesidades específicas de transporte de las comunidades locales. Ello incluirá la protección de la superficie cuando se trate de suelos poco adecuados y pendientes pronunciadas, y la construcción de muros de contención, obras de drenaje y estructuras de control de la erosión.

(ii) Mantenimiento de caminos terciarios (US\$350.000)

- 2.10 Mediante este componente se financiará una proporción, que se irá reduciendo a lo largo del tiempo (80%, 50%, 30% y 0%, en el primero, segundo, tercero y cuarto años del programa, respectivamente), del costo de mantenimiento correspondiente a los caminos

terciarios que habrán de ser rehabilitados. El resto será financiado en parte por medio del Fondo de Caminos y en parte por medio de la contribución de agentes locales. Los diversos aportes se especificarán, en relación con cada proyecto, en un Plan Trienal de Mantenimiento. Según se prevé, los participantes locales realizarán un aporte equivalente a por lo menos el 20% de los costos de trabajo, en tanto que las obras realizadas con uso intensivo de equipos se financiarán por medio del Fondo Nacional de Caminos.

2. Componente institucional (US\$4,850 millones)

- 2.11 El componente institucional se ejecutará en coordinación con el PNRC. Su principal objetivo consiste en garantizar la sostenibilidad de las inversiones del programa. El programa de fortalecimiento institucional se centrará en tres principales participantes: i) el MTPTC, que administrará la red secundaria y respaldará a los interesados locales a los efectos de la administración de la red terciaria que está a su cargo; ii) los interesados locales (véase el párrafo 2.18), que administrarán la red terciaria, y iii) compañías privadas y comunidades locales, que ejecutarán las obras de rehabilitación y mantenimiento.

a. El Ministerio de Obras Públicas

- 2.12 Por medio del programa que se propone se financiarán varios servicios de asistencia técnica encaminados a fortalecer al MTPTC, según lo que más abajo se describe. Se prestará especial atención a la capacitación en servicio y a la transferencia de experiencia técnica, a fin de incrementar las repercusiones a largo plazo de esas operaciones de asistencia técnica sobre la capacidad institucional del Ministerio. Esas actividades se consignarán en los términos de referencia correspondientes y se solicitará a las firmas consultoras que las presumenten en sus ofertas.

(i) Ejecución de un plan de fortalecimiento de la Unidad Ejecutora Central del MTPTC (US\$1.550.000)

- 2.13 En la Dirección General de Caminos del Ministerio se establecerá una Unidad Ejecutora Central, cuyo personal estará integrado inicialmente por un ingeniero/experto técnico [coordinador del programa], un experto institucional y un oficial administrativo/financiero. La UEC está destinada a convertirse en el Departamento de Caminos Secundarios y Terciarios de la referida dirección una vez que se lleve a cabo la reestructuración del Ministerio en el marco del PNRC.
- 2.14 Para fortalecer a la UEC, el programa financiará, durante todo el plazo de ejecución, la contratación de:
- a. Una empresa internacional de administración del proyecto, que brindará asistencia técnica y administrativa especializada a la

UEC a los siguientes efectos: i) estudiar las normas y las especificaciones; ii) preparar procedimientos de licitaciones (precalificación, formulación de ofertas, selección y contratación); iii) revisar de los procedimientos financieros, contables, de auditoría y presupuestarios; iv) actualizar y ejecutar el plan de inversiones del sector, y v) preparar reuniones e informes de control.

- b. Un experto institucional de alto nivel, que ayudará a la UEC a los siguientes efectos: i) estudiar el proceso de licitaciones para la selección de proyectos de caminos terciarios; ii) estudiar las modalidades de participación local en el mantenimiento de proyectos de caminos terciarios, y iii) crear consenso en torno a prácticas óptimas de participación local en el mantenimiento de los caminos terciarios.

(ii) Ejecución de un plan de fortalecimiento de las Oficinas Descentralizadas del Programa del MTPTC
(US\$2.350.000)

- 2.15 Se establecerán, a nivel departamental, Oficinas Descentralizadas del Programa (ODP). El personal de cada ODP estará constituido por un experto técnico y un oficial administrativo de la oficina local del MTPTC. Las ODP están destinadas a convertirse en las futuras Divisiones de Caminos Secundarios y Terciarios de las oficinas departamentales del MTPTC.

- 2.16 A fin de reforzar a las ODP se financiará, por medio del programa, durante todo el período de ejecución de este último, la contratación de:

- a. Una empresa especializada, que prestará servicios de asistencia técnica y administrativa a todas las ODP a fin de:
 - i) supervisar las obras de rehabilitación y mantenimiento;
 - ii) administrar los contratos de mantenimiento celebrados con pequeñas compañías y comunidades; iii) proporcionar capacitación técnica a pequeñas compañías y comunidades, y iv) preparar documentos de control.
- b. Un consultor individual en cada ODP, que aportará experiencia técnica en desarrollo comunitario y ayudará a establecer una asociación de esfuerzos con participantes locales a los efectos de la administración de los caminos terciarios.

(iii) Establecimiento de una Unidad del Medio Ambiente dentro del MTPTC (US\$250.000)

- 2.17 Se establecerá en el MTPTC una Unidad del Medio Ambiente (UMA), cuyo personal consistirá inicialmente en un especialista del MTPTC, a fin de proporcionar respaldo a todos los proyectos de caminos que se estén ejecutando. Mediante el programa se financiará la prestación de servicios a cargo de expertos expatriados y locales,

a fin de capacitar al especialista y ofrecerle asistencia en los siguientes campos: i) aplicación de los procedimientos ambientales definidos en el Resumen Ambiental en materia de preparación, ejecución y mantenimiento de proyectos; ii) análisis de los estudios de repercusiones ambientales de cada proyecto; iii) análisis de las medidas de mitigación de efectos ambientales desfavorables previstas en los contratos de rehabilitación y mantenimiento, y iv) establecimiento de programas de capacitación y programas de extensión comunitaria orientados hacia agentes y comunidades encargados de obras de rehabilitación y mantenimiento de caminos, conforme a los términos de referencia previstos en el Resumen Ambiental.

b. Interesados locales (US\$700.000)

- 2.18 En el presente documento, la expresión "interesados locales" se refiere a las instituciones y personas especialmente interesadas en determinado proyecto de caminos que estén dispuestas a contribuir a su mantenimiento ^{4/}. Son interesados locales las autoridades locales (municipalidades y CASEC) y otros participantes locales, que variarán de un proyecto de caminos terciarios a otro, según se señale en el estudio de factibilidad institucional (véase el Anexo I-2). Puede tratarse de organizaciones de base, ONG locales, productores rurales, pescadores, conductores de camiones, artesanos, comerciantes, administradores de hoteles, etc.
- 2.19 Por intermedio del programa se financiará, durante todo el plazo de ejecución de cada proyecto de rehabilitación y mantenimiento de caminos rurales (tres años), la contratación de una entidad de desarrollo comunitario dotada de una fuerte presencia de campo, para que ayude a los interesados locales a movilizarse para participar en la selección y administración de los proyectos. Las siguientes serán las tareas específicas respectivas: i) identificar los objetivos locales cardinales y formalizar proyectos; ii) establecer la Estructura de Coordinación Local; iii) negociar el Plan Trienal de Mantenimiento, y iv) facilitar la ejecución del Plan Trienal de Mantenimiento.

c. Compañías privadas y comunidades locales

- 2.20 La UEC organizará los servicios de asistencia técnica y capacitación de modo de fortalecer a las compañías locales de ingeniería y construcción. La asistencia abarcará los ámbitos siguientes: i) estudios de factibilidad; ii) estudios técnicos y ambientales; iii) obras de rehabilitación, y iv) supervisión de obras. Se analizará la factibilidad del establecimiento de un

^{4/} Por el contrario, no se consideran "interesados locales" a las comunidades locales a las que se pague por la ejecución de actividades de mantenimiento de caminos.

proceso de certificación controlado por la UEC y administrado por las ODP.

- 2.21 Las ODP organizarán la prestación de servicios de asistencia técnica, capacitación y extensión comunitaria, a fin de reforzar al sector de las empresas regionales de mantenimiento y a las comunidades locales que participen en obras de mantenimiento realizadas con uso intensivo de mano de obra.

3. Dimensionamiento del programa

- 2.22 En el marco del PNRC, se está diseñando un Plan Nacional Maestro de Transporte. Recientemente se llevó a cabo un paso preliminar para la preparación del módulo rural de ese plan, que consistió en un estudio global de la red no primaria, del que surgió un inventario preliminar de potenciales proyectos. Dos mil kilómetros de caminos secundarios y terciarios, que fueron identificados y caracterizados por las Direcciones Departamentales del MTPTC, en función de criterios simples que corresponden a las metas del programa: tránsito (motorizado y no motorizado); población; número de establecimientos de enseñanza; servicios de salud pública; mercados, y lugares turísticos.
- 2.23 Luego se preseleccionaron 100 km de proyectos de caminos secundarios y 200 km de proyectos de caminos terciarios, tomando como base los criterios arriba mencionados, así como toda posible sinergia con proyectos complementarios (rehabilitación de caminos primarios, proyectos agropecuarios). Esa muestra de caminos abarca los nueve departamentos de Haití y es representativa de la diversidad de características que ha de encontrarse en los caminos secundarios y terciarios de todo el país. Luego se evaluaron los proyectos preseleccionados en función de criterios técnicos, ambientales, financieros e institucionales. Posteriormente se seleccionaron 32 km de proyectos de caminos secundarios y 49 km de proyectos de caminos terciarios, en los tres departamentos, para el primer año del programa, a fin de establecer con ellos proyectos experimentales. El principal criterio de selección de caminos secundarios consistió en los beneficios económicos que supone la economía de costos de operación de vehículos. En lo que respecta a los caminos terciarios, los principales criterios consistieron en las perspectivas de obtención de aportes locales para el mantenimiento vial, y los costos de rehabilitación y mantenimiento.
- 2.24 Se dimensionó el programa tomando como base el análisis de la muestra referente al primer año y la evaluación de la capacidad institucional de los principales participantes. El dimensionamiento del programa refleja: i) la capacidad financiera de las comunidades locales para mantener la infraestructura de caminos; ii) la capacidad previsible del futuro Fondo de Mantenimiento de Caminos; iii) la escasa capacidad del sector de las empresas locales de ingeniería y construcción; iv) la capacidad de absorción del MTPTC, y v) la disponibilidad de recursos del FOE

del Banco. Con los recursos del programa se rehabilitarán 200 km de caminos secundarios (el 14,5% de la red secundaria) y 300 km de caminos terciarios (el 11,6% de la red terciaria).

C. Costo y financiamiento del programa

1. Fuentes de financiamiento

- 2.25 El presupuesto del programa asciende a US\$55 millones y el Banco financiará US\$50 millones con recursos del Fondo para Operaciones Especiales. La Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) financiará US\$4 millones. El Directorio de la OPEP aprobó la operación en diciembre de 1996, sobre la base de los estudios de factibilidad preparados por el Banco. Se recomienda que, antes del primer desembolso, el prestatario presente pruebas de la entrada en vigor del acuerdo con la OPEP. El Gobierno de Haití aportará US\$1 millón.
- 2.26 En el cuadro siguiente se resume las condiciones del financiamiento del Banco y de la OPEP.

CONDICIONES DE LOS PRÉSTAMOS	BID	OPEP
Recursos (US\$000)	50.000	4.000
Período de amortización	40 años	17 años
Período de gracia	10 años	5 años
Tasa de interés	1% 10 años 2% ulteriormente	2%
Comisión de crédito (sobre el saldo no desembolsado)	0,5%	0%
Inspección	1%	1%

2. Cuadro de costos

- 2.27 Los costos comprenden: i) costos de administración del programa; ii) estudios de factibilidad e ingeniería; iii) obras de rehabilitación y mantenimiento; iv) asistencia técnica y administrativa; v) reserva para aumento de costos, y vi) costos financieros.

CUADRO DE COSTOS (en miles de US\$)		BID	OPEP	APORTE LOCAL	TOTAL
1.	Administración del programa	500		1.000	1.500
1.1	Dotación de personal de la UEC y las ODP			1.000	1.000
1.2	Equipos	350			500
1.3	Auditorías	150			
2.	Componente de inversiones	42.550	3.800		46.350
2.1	Estudios de preinversiones	1.950			1.950
2.2	Obras civiles	38.800	3.800		42.600
2.2.1	Rehabilitación de la RN No. 3	8.200	3.800		12.000
2.2.2	Rehabilitación de caminos secundarios	12.000			12.000
2.2.3	Rehabilitación de caminos terciarios	18.000			18.000
2.2.4	Mantenimiento de caminos secundarios	250			250
2.2.5	Mantenimiento de caminos terciarios	350			350
2.3	Supervisión	1.800			1.800
3.	Componente institucional	4.850			4.850
3.1	Fortalecimiento institucional de la UEC	1.550			1.550
3.2	Fortalecimiento institucional de las ODP	2.350			2.350
3.3	Fortalecimiento institucional de interesados locales	700			700
3.4	Componente ambiental	250			250
4.	Costos financieros	2.100	200		2.300
4.1	Intereses	1.200	200		1.400
4.2	Comisión de crédito	400			400
4.3	FIV	500			500
TOTAL		50.000	4.000	1.000	55.000
Porcentaje		91%	7%	2%	100%

- 2.28 Se ha estimado los costos del programa tomando como base los costos de la muestra de caminos preseleccionados, utilizándose precios unitarios vigentes al 15 de noviembre de 1996 y el tipo de cambio oficial a esa fecha. Se ha avaluado los costos de los materiales importados y de los servicios de consultoría en que participarán empresas extranjeras por medio de promedios internacionales de precios, en tanto que los costos de trabajo, materiales locales, arrendamiento de equipos y servicios locales se estimaron en función de los precios corrientes del mercado local.

III. EJECUCIÓN DEL PROGRAMA

A. Prestatario y entidad ejecutora

- 3.1 El prestatario será el Gobierno de la República de Haití, y la entidad ejecutora será el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones (MTPTC).

B. Organización y administración del programa

- 3.2 El gobierno ha definido el siguiente régimen institucional para la administración de los caminos secundarios y terciarios: i) la administración de la red secundaria estará a cargo del MTPTC; ii) la de la red terciaria estará a cargo de las autoridades locales, con el respaldo del MTPTC; y iii) las obras de rehabilitación y mantenimiento serán realizadas por compañías privadas y comunidades locales. El programa se administrará conforme a ese régimen institucional.
- 3.3 A continuación se ofrece una descripción de los arreglos operativos que habrán de regir la ejecución del programa, los que se especificarán en el reglamento operativo. Se recomienda que, antes del primer desembolso, el prestatario presente pruebas de la terminación y entrada en vigor de dicho reglamento operativo.

1. El MTPTC

a. La Unidad Ejecutora Central

- 3.4 La ejecución del programa que se propone será coordinada por una Unidad Ejecutora Central (UEC) dependiente de la Dirección General de Caminos del Ministerio. Según lo previsto, la UEC deberá convertirse en el "Departamento de Caminos Secundarios y Rurales" de esa dirección cuando se lleve a cabo la reestructuración del MTPTC.
- 3.5 La UEC constituirá el foco de la labor de planificación y programación de caminos secundarios y canalizará los recursos financieros a ellos destinados. Sus tareas específicas serán, entre otras: i) administrar el inventario de caminos secundarios y actualizar la clasificación de la red; ii) definir y revisar las normas técnicas y los procedimientos administrativos; iii) administrar el Plan de Inversiones Sectoriales, que comprende el manejo de los contratos de ingeniería y obras; iv) coordinar sus actividades con las de otros ministerios (Agricultura, Medio Ambiente, Planificación) y diversos donantes, y v) evaluar los resultados del programa en relación con indicadores acordados.
- 3.6 La UEC se encargará de definir la política y realizar la planificación del sector de los caminos terciarios tomado en

conjunto. Dicha unidad: i) definirá y revisará las normas técnicas y los procedimientos administrativos; ii) establecerá pautas para las licitaciones destinadas a la selección de caminos terciarios y se ocupará de su coordinación global; iii) administrará la realización de estudios de factibilidad, diseños técnicos y contratos de obras para los proyectos de caminos terciarios; iv) definirá y creará consenso con respecto a prácticas óptimas de participación local en mantenimiento de caminos terciarios, y v) evaluará los resultados del programa en relación con indicadores acordados.

b. Oficinas Descentralizadas del Programa

- 3.7 La UEC contará con los servicios de las dependencias regionales (Directions départementales) del MTPTC, que actuarán como Oficinas Descentralizadas del Programa (ODP). Las ODP están destinadas a ser las futuras "Divisiones de Caminos Secundarios y Rurales" de las Direcciones Departamentales.
- 3.8 Con respecto a la administración de la red de caminos secundarios, las ODP se encargarán de: i) actualizar el inventario de caminos; ii) participar en el proceso de programación; iii) supervisar las obras de rehabilitación y mantenimiento, y iv) administrar los contratos de mantenimiento celebrados con pequeñas compañías regionales y comunidades locales.
- 3.9 Con respecto a la administración de la red de caminos terciarios, las ODP se encargarán de: i) dar a conocer a los interesados locales la existencia del programa y el proceso de licitación; ii) realizar una preselección de las propuestas locales; iii) negociar planes trienales de mantenimiento referentes a los proyectos seleccionados; iv) supervisar las obras de rehabilitación, y v) aplicar los planes trienales de mantenimiento.
- 3.10 Los caminos que se rehabilitarán en el primer año del programa se encuentran en tres departamentos. Las ODP se establecerán inicialmente en esos tres departamentos y además ayudarán a las Direcciones Departamentales aledañas a los efectos de la selección de nuevos proyectos. A medida que el programa vaya cobrando impulso irán estableciéndose ODP en otros departamentos 5/.

c. Unidad del Medio Ambiente

- 3.11 La Unidad del Medio Ambiente que será establecida por el programa se encargará de: i) hacer cumplir los procedimientos ambientales en materia de selección, preparación, ejecución y mantenimiento de proyectos, y ii) poner en marcha programas de capacitación y programas de extensión comunitaria orientados hacia agentes y

5/ Haití tiene un total de nueve departamentos.

comunidades encargadas de actividades de rehabilitación y mantenimiento de caminos.

2. Interesados locales

- 3.12 Los interesados locales se encargarán de definir el orden de prelación de los objetivos locales y de proponer proyectos de caminos terciarios a sus Direcciones Departamentales. Una vez seleccionado un proyecto, y antes de que puedan comenzar las obras de rehabilitación, se establecerá una Estructura de Coordinación Local (ECL), cuya finalidad será lograr la coordinación entre las ODP, las dependencias locales de otros ministerios de línea, las autoridades locales y otros interesados locales. Uno de los resultados del proceso de diálogo, dentro de las ECL, será el establecimiento de planes trienales de mantenimiento (PTM), en que se asignarán los respectivos aportes (financieros y en especie) de los interesados locales y del MTPTC al mantenimiento de los proyectos. La firma de un plan trienal de mantenimiento por parte de las ECL y del MTPTC será un requisito previo para el primer desembolso de cada uno de los proyectos de rehabilitación de caminos terciarios.

3. Compañías privadas y comunidades

- 3.13 Se tercerizarán estudios de factibilidad, diseños de ingeniería y actividades de supervisión de obras, que quedarán a cargo de compañías especializadas de ingeniería; otro tanto se hará con las obras de rehabilitación, que se pondrán a cargo de compañías de construcción mediante licitaciones. Antes del comienzo del proceso de licitación de las obras correspondientes, se contratará los servicios de supervisión. Los segmentos de caminos serán agrupados por sectores geográficos de modo de lograr economías de escala, y se procurará que compañías extranjeras formulen ofertas en forma independiente o en asociación con compañías locales, a fin de promover la competencia y reducir los costos. Se tercerizará la realización de actividades de mantenimiento efectuadas con uso intensivo de equipos, que estarán a cargo de pequeñas compañías regionales, a fin de fomentar al sector de las empresas regionales de mantenimiento vial privadas. Siempre que resulte conveniente se tercerizarán las obras de mantenimiento realizadas con gran intensidad de mano de obra, que serán efectuadas por comunidades locales.

C. Selección de caminos

- 3.14 Diversos participantes intervendrán en la definición de un plan anual de inversiones referente a caminos secundarios y terciarios, a saber: i) interesados locales propondrán proyectos de caminos terciarios; ii) las ODP tamizarán los proyectos de caminos terciarios y propondrán proyectos de caminos secundarios; iii) la UEC realizará estudios de factibilidad y dará forma final al plan de inversiones.

1. Interesados locales 6/

- 3.15 Los interesados locales propondrán a las ODP proyectos de caminos terciarios. Entre los patrocinantes de los proyectos figurarán las autoridades locales interesadas en el camino, así como los interesados locales que habrán de contribuir al mantenimiento de los caminos. La propuesta comprenderá la información siguiente: i) la descripción del camino y de su estado; ii) un análisis de las obras de rehabilitación y mantenimiento realizadas en el camino en los últimos tres años, así como del aporte local a éstas; iii) la identificación de los interesados locales que patrocinen el proyecto, explicando sus móviles y su aporte potencial, y iv) una propuesta de aporte local al mantenimiento vial.

2. Oficinas Descentralizadas del Programa

- 3.16 Las ODP contribuirán a la identificación y evaluación de los proyectos de caminos terciarios: i) realizando una labor de promoción del programa frente a los interesados locales; ii) ayudando a los interesados locales a dar forma a los proyectos; iii) evaluando la factibilidad del aporte local propuesto al mantenimiento del proyecto.
- 3.17 Por otra parte, las ODP propondrán proyectos de caminos secundarios basados en los siguientes criterios: i) el costo estimado de su rehabilitación (teniendo en cuenta varios parámetros simples de ingeniería, como número de cruces de ríos, pendientes y necesidades especiales de drenaje); ii) el estado actual del camino, y iii) el nivel de tránsito.
- 3.18 Las ODP realizarán el enlace con las dependencias regionales del Ministerio de Planificación, que a su vez será el responsable de identificar potenciales sinergias entre proyectos de caminos secundarios y terciarios, así como programas regionales administrados por otros ministerios de línea (en materia agraria, turística, educativa, sanitaria).

3. Unidad Ejecutora Central

- 3.19 La UEC tercerizará la realización de estudios de factibilidad de los proyectos de caminos secundarios y terciarios propuestos por las ODP, que serán realizados por el sector privado. Esos estudios consistirán en i) estudios técnicos estándar; ii) una evaluación de repercusiones ambientales; iii) una estimación de costos de rehabilitación y mantenimiento, incluidos los costos de las medidas

6/ Como se explica en el párrafo 2.18, los interesados locales son las autoridades locales y otros participantes locales que posean interés específico en el proyecto, como organizaciones de base, ONG locales, productores rurales, pescadores, conductores de camiones, artesanos, comerciantes, administradores de hoteles, etc.

de mitigación de repercusiones ambientales; iv) un estudio económico basado en economías de costos de operación de vehículos (COV) referentes a caminos secundarios y caminos terciarios dotados de un suficiente nivel de tránsito [tránsito diario medio (TDM) > 50 veh./día], y v) recopilación de datos socioeconómicos clave (población, infraestructura social, agro, turismo).

3.20 A continuación, la UEC seleccionará los proyectos de caminos secundarios y terciarios que hayan de realizarse en la fase siguiente del programa. El principal criterio de selección de caminos secundarios será el resultado del estudio de factibilidad económica: se rechazarán los proyectos con una TRI inferior al 12%.

3.21 El proceso de selección de caminos terciarios comprenderá tres etapas:

a. Los proyectos se clasificarán inicialmente sobre la base de criterios ambientales establecidos en los procedimientos ambientales que aprobará el Comité del Medio Ambiente e Impacto Social (CESI); luego se utilizarán patrones técnicos y ambientales internacionales para diseñar proyectos de rehabilitación.

b. La UEC comparará la "viabilidad" económica de los proyectos mediante la utilización de un sistema de escala jerárquica; los únicos dos insumos de este sistema serán los costos de rehabilitación y mantenimiento previstos y la disposición existente en la esfera local para contribuir al mantenimiento (como indicador de los beneficios del proyecto).

c. Finalmente, se incluirán otros criterios en forma casuística, sólo para establecer un orden de prelación de los proyectos aceptables. Entre esos criterios figurarán: i) la función del proyecto, considerada en relación con el resto de la red; ii) sinergias con otros proyectos de desarrollo, y iii) criterios socioeconómicos (acceso más expedito a escuelas, mercados, clínicas o lugares sumamente aislados).

D. Estado de preparación del programa

3.22 Se han realizado estudios de preinversión referentes a 102 km de caminos secundarios y 189 km de caminos terciarios. En relación con cada uno de los caminos preseleccionados se han realizado estudios técnicos, ambientales y económicos y se han elaborado documentos de licitaciones.

3.23 Se ha llevado a cabo un estudio de campo en que se examina la factibilidad de la participación local en materia de mantenimiento de caminos terciarios con respecto a todos los segmentos de caminos terciarios preseleccionados. No obstante, el equipo del proyecto y el MTPTC decidieron deliberadamente no poner en marcha el proceso

de establecimiento de las Estructuras de Coordinación Locales referentes a los proyectos de caminos rurales del primer año. Ciertamente, todos los interesados locales que se habrían comprometido a realizar actividades de mantenimiento vial se habrían visto desalentados si hubieran tenido que esperar que el programa estuviera finalizado, aprobado por el Banco y ratificado por el Parlamento haitiano.

E. Control, información y supervisión del proyecto

1. Indicadores

- 3.24 Los siguientes son los indicadores elegidos para el control del programa: i) indicadores materiales (número de kilómetros rehabilitados y número de kilómetros mantenidos); ii) indicadores financieros (costo de rehabilitación por kilómetro, costo de mantenimiento por kilómetro, volumen de recursos nacionales movilizados, volumen de recursos locales movilizados); iii) indicadores institucionales (número de ODP en funcionamiento, número de ECL en funcionamiento, número de PTM que hayan fracasado al cabo de uno, dos y tres años). En el marco lógico que aparece en el Anexo III-1 se cuantifican esos indicadores.

2. Control e información a cargo de la UEC

- 3.25 En el primer trimestre de cada año, y hasta que transcurran cinco años con posterioridad al último desembolso, la UEC preparará un informe anual de mantenimiento. En ese informe se indicará: i) el total de recursos desembolsados por el Fondo Nacional de Mantenimiento de Caminos durante el año anterior, y ii) con respecto a cada proyecto vial rehabilitado por el programa, el carácter y el volumen de las obras de mantenimiento realizadas, así como los aportes respectivos del Fondo y de los interesados locales.
- 3.26 En el tercer trimestre de cada año, la UEC preparará el plan anual de ejecución del programa correspondiente al ejercicio venidero, descomponiendo el presupuesto propuesto por componentes del programa.

3. Supervisión del Banco

- 3.27 La Representación en Haití participará continuamente en la supervisión del programa. Una vez que el Parlamento haya ratificado el contrato de préstamo, COF/CHA contratará a un especialista en infraestructura que dedicará una parte considerable de su tiempo a la actividad correspondiente a los dos primeros años del programa propuesto. Ese facilitador del programa controlará el progreso de perfeccionamiento institucional del programa y se encargará de proponer los ajustes necesarios. Entre sus tareas específicas figurará la de ayudar a las autoridades haitianas a los siguientes efectos: i) poner en marcha el Fondo de Caminos;

ii) establecer las estructuras de administración del programa; iii) definir y ejecutar los primeros planes trienales de mantenimiento; iv) establecer el proceso de selección de nuevos proyectos, y v) preparar las reuniones de análisis del programa.

3.28 En el segundo y en el cuarto trimestre de cada año de ejecución del programa, el Banco y el gobierno realizarán un análisis conjunto del programa, simultáneamente con los análisis semestrales del PNRC. Participarán en ellos la UEC, las ODP que estén en funcionamiento, los consultores pertinentes y las ONG que tomen parte en el componente de asistencia técnica, representantes de otros ministerios y una muestra de beneficiarios. El calendario de ejecución del programa y los indicadores de control serán actualizados por mutuo consentimiento en el curso de los análisis semestrales. En caso de que el avance sea insatisfactorio, el gobierno preparará, dentro de un plazo de dos meses contado a partir del análisis, planes de medidas correctivas que al Banco le resulten satisfactorios.

3.29 La UEC proporcionará al Banco, por lo menos dos semanas antes de la llegada de la misión semestral de análisis, un informe en que se describirán: i) los logros físicos del programa (calidad y costo de las obras); ii) el cumplimiento de los reglamentos operativos (criterios de elegibilidad, adquisiciones, procedimientos de desembolso y procedimientos ambientales); iii) el nivel de desempeño de las estructuras del programa (UEC, UMA, ODP, ECL), y iv) el cumplimiento de los indicadores de desempeño. Además, la UEC proporcionará el informe de mantenimiento (véase el párrafo 3.24) correspondiente al análisis del segundo trimestre, así como el plan anual de ejecución (véase el párrafo 3.25) correspondiente al último análisis trimestral.

4. Auditorías externas

3.30 Se realizarán anualmente auditorías de desempeño, que estarán a cargo de una empresa independiente que al Banco le resulte aceptable, cuyos servicios se contratarán con recursos del programa. Los auditores técnicos examinarán una muestra de subproyectos que estén ejecutando las ODP. La auditoría de desempeño se centrará en la ejecución de los componentes físicos de los proyectos (calidad y costos de las obras), en el cumplimiento de los procedimientos del programa, en el nivel de los indicadores de desempeño, y en la eficacia de la capacitación práctica.

3.31 Además, de acuerdo con los procedimientos del Banco, el prestatario deberá presentar estados financieros anuales del programa, debidamente certificados a satisfacción del Banco.

5. Evaluación posterior

- 3.32 Los datos generados merced a la labor de control de la UEC y de las auditorias externas podrán utilizarse para la evaluación posterior del programa. Como indicador de éxito global del programa, a los efectos de la evaluación posterior, se utilizará la proporción de proyectos rehabilitados por el programa que aún estén siendo objeto de adecuado mantenimiento cinco años después de su culminación.

F. Adquisiciones

- 3.33 La adquisición de obras, bienes y servicios con recursos del Banco se realizará conforme a las directrices establecidas por este último. En el Anexo III-2 se presenta un calendario de adquisiciones tentativo.

1. Obras civiles

- 3.34 Será preceptiva la realización de licitaciones públicas internacionales (LPI) para todo contrato cuyo monto supere el equivalente de US\$1 millón. Se utilizarán procedimientos de licitaciones públicas nacionales (LPN) que al Banco le resulten aceptables para contratos de obras por un monto superior a US\$250.000. La contratación de obras dentro de los límites arriba mencionados se regirá por los procedimientos establecidos en la legislación nacional.
- 3.35 Las obras cuyo costo, según se estime, no haya de superar el equivalente de US\$250.000 por contrato podrán convenirse mediante contratos de precio fijo, adjudicados sobre la base de cotizaciones provenientes de no menos de tres contratistas locales calificados, que serán invitados por escrito a formular propuestas. Todas las ofertas recibidas serán abiertas públicamente en una fecha preestablecida, que se establecerá en el documento de la licitación. El contrato será adjudicado al oferente que haya presentado la cotización de precios más bajo para la obra solicitada y que posea la experiencia y los recursos necesarios para ejecutar exitosamente el contrato.
- 3.36 La adquisición de pequeñas obras de mantenimiento cuyo costo se estime en una suma inferior a US\$50.000 podrá realizarse sobre la base de costos estándar, mediante procedimientos de contratación directa de grupos comunitarios o pequeñas compañías regionales que realicen actividades de mantenimiento vial. En esas condiciones ningún contratista podrá manejar más de tres contratos simultáneamente y, en cifras agregadas, el monto de los contratos que puedan estar a cargo del contratista en cuestión, no superar los US\$250.000 durante la vida del programa.

2. Bienes

- 3.37 La adquisición de bienes se limitará a la adquisición de equipos de computación y de oficina, vehículos y pequeñas herramientas. Se requerirá una licitación pública internacional cuando el monto de las compras supere los US\$250.000.

3. Servicios de consultoría

- 3.38 La contratación de consultores se regirá por los procedimientos establecidos del Banco. Se requerirá una licitación pública internacional para contratos de más de US\$200.000. Los servicios en cuestión comprenderán estudios de factibilidad, diseños de ingeniería, supervisión de obras de construcción, asistencia técnica, desarrollo comunitario, cursos de capacitación y servicios de auditoría.

G. Período de ejecución y programa de pagos

1. Período de ejecución

- 3.39 El período de ejecución del programa será de cuatro años a partir de la fecha de comienzo de vigencia del contrato de préstamo y comprenderá el tiempo necesario para cumplir las condiciones anteriores al primer desembolso y para poner en marcha los procedimientos de adquisición de obras, bienes y servicios.

2. Programa de desembolso

- 3.40 A continuación se propone un programa provisional de desembolso. Las metas anuales de rehabilitación que se tienen en cuenta serán revisadas una vez que se evalúen los resultados del primer año.

PROGRAMA DE DESEMBOLSO (en miles de dólares de EE.UU.)					
CATEGORÍA DE INVERSIÓN/EJERCICIO	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	TOTAL
1. Administración	475	325	400	300	1.500
2. Componente de inversiones	14.850	13.150	9.100	9.250	46.350
3. Componente institucional	850	1.100	1.400	1.500	4.850
4. Costos financieros					2.300
TOTAL					55.000

3. Anticipo de fondos

- 3.41 Será necesario realizar pagos anticipados de servicios de consultoría y contratos de obras. Por lo tanto se recomienda que, una vez cumplidas las condiciones anteriores al primer desembolso, se anticipen fondos por un monto de hasta el equivalente del 10% del monto agregado de los préstamos propuestos, a solicitud del gobierno.

IV. VIABILIDAD DEL PROGRAMA

- 4.1 Para que el programa que se propone contribuya al logro de los cuatro objetivos de desarrollo mencionados en el párrafo 2.1, deben cumplirse determinadas condiciones. Primero, deberá orientarse eficientemente recursos del programa hacia la rehabilitación de la infraestructura de caminos secundarios y rurales; en segundo lugar, deberá mantenerse la infraestructura rehabilitada, y ésta, por último, deberá cumplir la función que le corresponde, en la "cadena de desarrollo rural" del país. Por consiguiente, la viabilidad del programa dependerá de tres factores clave: i) la capacidad institucional del MTPTC y de los interesados locales de ejecutar el programa propuesto; ii) el establecimiento del Fondo Nacional de Mantenimiento de Caminos y la movilización de recursos locales para actividades de mantenimiento, y iii) los resultados de otras medidas orientadas hacia el desarrollo rural. Antes de exponer los aspectos más tradicionales de factibilidad del programa (técnicos, económicos y ambientales), se presentará en este capítulo un análisis de cada uno de los factores clave que influyen sobre la viabilidad del programa.

A. Capacidad institucional del MTPTC y de los interesados locales

- 4.2 Por intermedio del facilitador del programa, la Representación del Banco en Haití cumplirá una función importante en cuanto al control del avance de la labor de perfeccionamiento institucional del programa y se encargará de proponer los ajustes que resulten necesarios.

1. El MTPTC

- 4.3 La creación de un nuevo marco institucional dentro del sector vial ayudará a hacer que el papel del Ministerio se desplace del ámbito de ejecución hacia el de planificación, regulación y administración. Esa reorganización comprenderá la concertación de esfuerzos de un menor número de funcionarios, pero mejor capacitados, que incluirán un núcleo central de profesionales sumamente interesados en su labor. La principal dificultad para el MTPTC (y para el sector público en general), al llevar a cabo esa reorganización, consistirá en mantener a su personal más calificado en momentos en que la competencia del sector privado da lugar a un drenaje de expertos sin precedentes.
- 4.4 La cuestión de cómo realizar la delicada tarea de crear un sector público más pequeño que ofrezca salarios más competitivos escapa al horizonte del programa propuesto. Es de esperar que este tema sea encarado directamente por el Programa de Modernización del Sector Público, cuya elaboración está culminando bajo la orientación del Banco Mundial. No obstante, para ayudar a estabilizar al núcleo central, el programa proporcionará incentivos no financieros,

consistentes en acceso a una capacitación de alto nivel y mejor equipo de trabajo.

- 4.5 La capacidad institucional del Ministerio sigue siendo escasa, por lo cual se han tomado medidas encaminadas a simplificar los procedimientos del programa y reducir la demanda institucional que recae sobre el Ministerio. En especial, se aliviarán considerablemente las necesidades operativas del programa que han de ser atendidas por el MTPTC, en virtud de la presencia de la empresa internacional de administración del proyecto, que aportará asistencia técnica a la UEC, a lo que se agrega la tercerización de las auditorías anuales de desempeño.

2. Interesados locales

- 4.6 La expansión de la base de absorción por medio de la participación de interesados locales constituye uno de los mecanismos más seguros para incrementar la capacidad global de absorción del país. A esos efectos, el programa propuesto se basará en gran medida en las estructuras locales (ODP, ECL) y en los interesados locales.
- 4.7 Al mismo tiempo, es importante admitir el hecho de que la capacidad institucional de los interesados locales sigue siendo escasa, en especial porque siempre se les ha mantenido fuera del circuito institucional que gira en torno a Puerto Príncipe. Uno de los aspectos específicos del programa propuesto consistirá en tratar de cerrar la brecha existente entre las instituciones formales (las dependencias locales del Ministerio, las municipalidades) y las organizaciones no formales (ONG, organizaciones de base, grupos de productores rurales), poniéndolas en condiciones de congregarse en torno a un proyecto común en el marco de una estructura flexible (la Estructura de Coordinación Local). Un importante factor, para que esta empresa tenga éxito, consistirá en el respaldo que el programa proporciona a los interesados locales en materia de desarrollo comunitario. Este componente se ajustará conforme a la evaluación del proceso que conduce a la ejecución de los proyectos del primer año.

3. Sector privado

- 4.8 Las actividades del sector de las empresas locales de construcción se redujeron extraordinariamente durante el embargo. Al iniciarse el actual programa de reconstrucción, el sector privado local ha comenzado a restablecer su capacidad. Ese proceso está siendo facilitado por numerosos acuerdos de cooperación entre compañías locales e internacionales de ingeniería y construcción, que han ayudado a despejar los obstáculos y han facilitado la transferencia de tecnología.

B. Perspectivas en cuanto a mantenimiento

- 4.9 La enseñanza más importante que surge de la experiencia del Banco y de otros donantes con respecto a la rehabilitación de redes de caminos no primarios es que la falta de mantenimiento constituye el obstáculo más grave a la sostenibilidad de los proyectos. Se ha comprobado, en especial, que los compromisos asumidos con anticipación por los gobiernos beneficiarios, de asignar un financiamiento suficiente para el mantenimiento de los proyectos, resultan escasamente eficaces en un contexto en que el Banco se muestra reacio a aplicar medidas radicales para hacer cumplir a posteriori esos compromisos.
- 4.10 A nivel nacional, el enfoque del programa en cuanto a la aplicación de mecanismos de aplicación coercitiva anteriores, en lugar de posteriores, en relación con los compromisos del gobierno en materia de mantenimiento, se basa en la recomendación que en él se formula de que la firma de los primeros contratos de obras de rehabilitación esté supeditada a la previa sanción parlamentaria de la ley que establece el Fondo Nacional de Mantenimiento de Caminos (véanse las recomendaciones). Como se explica en el párrafo 1.17, se prevé que ello ocurra antes del 31 de diciembre de 1997, a fin de que el programa no se retrase. También se recomienda que el Fondo mantenga un nivel de recursos no inferior al especificado en el párrafo 1.15. Si no se alcanzan esos objetivos se debería interrumpir el proceso de compromiso de los recursos del programa.
- 4.11 A nivel local es más difícil pasar de un enfoque de aplicación coercitiva posterior a uno anterior, pues los interesados locales suelen aportar poco más que su interés en el proyecto. Una de las opciones que se consideró consiste en exigir a los interesados locales el depósito de una pequeña suma de dinero como garantía de adecuado mantenimiento (una especie de caución de cumplimiento en materia de mantenimiento), pero el equipo del proyecto desechó la idea porque es difícil organizarla y en muchos casos simplemente no resulta económicamente viable para los beneficiarios locales. La alternativa que adoptó el equipo del proyecto consiste en vincular el aporte proveniente del nivel central al mantenimiento que corresponde al año $n + 1$ a la disponibilidad de recursos locales para el año n . Este atributo figurará a texto expreso en el reglamento operativo del programa; si en determinado año los interesados locales no realizaran el aporte que les corresponde en el Plan Trienal de Mantenimiento acordado con antelación, el Fondo de Mantenimiento de Caminos no efectuarían su propio aporte en el año siguiente.
- 4.12 La eficacia de ese mecanismo disuasivo dependerá del rigor con que lo aplique la Unidad Ejecutora Central, por lo cual se recomienda que el incumplimiento de esa norma por parte del MTPTC dé lugar a la interrupción del proceso de compromiso de recursos del programa (véanse las recomendaciones). El análisis previo con respecto a la disposición de contribuir al mantenimiento vial que exista en la

esfera local influirá de manera importante a los efectos de lograr un coeficiente de fracaso tan bajo como sea posible. En especial, con respecto a cada uno de los caminos considerados, se realizará una evaluación anterior de la confiabilidad del Plan Trienal de Mantenimiento, para lo cual se tomarán como base los antecedentes de mantenimiento y la disponibilidad de recursos locales 1/.

- 4.13 Si bien, presumiblemente, la asistencia para el desarrollo comunitario que prestarán ONG dotadas de considerable experiencia local ayudará a prevenir situaciones como las expresadas, debe admitirse el hecho de que el sistema propuesto puede acelerar el deterioro de los caminos en los casos en que los interesados locales no cumplan el PTM. Cuando se trate de proyectos de alto costo, y cuando resulte factible, se sugiere que la rehabilitación del proyecto se realice en dos fases, y que la ejecución de la segunda esté supeditada al cumplimiento, por parte de los interesados locales, del PTM correspondiente a la primera fase.

C. Determinantes externos

- 4.14 El éxito del programa propuesto, como factor coadyuvante del cumplimiento de los objetivos de desarrollo del gobierno, dependerá también del éxito que se alcance mediante otros programas a los efectos de eliminar los obstáculos estructurales que se oponen al desarrollo rural. Entre los problemas más apremiantes figuran los de la titulación de la tierra y la administración de los recursos hídricos. Se está haciendo frente a esos problemas por medio de dos operaciones de cooperación técnica específicas financiadas por el BID, que confluirán en la elaboración de la Operación de Intensificación Agraria (HA-0016). Se tendrá especialmente en cuenta la necesidad de evitar que el programa propuesto agudice esos problemas creadores de conflictos.
- 4.15 Con respecto a la política de descentralización, a los efectos del programa propuesto no será necesario que se hayan sancionado las leyes de descentralización cuya aprobación se espera desde hace tiempo, puesto que: i) se ha diseñado el programa propuesto de modo que pueda ejecutarse dentro del marco institucional que rige actualmente la administración de la red, y ii) en la determinación

1/ Cuando los participantes locales que patrocinan el proyecto y contribuyen al mantenimiento son también los que ejecutan las obras de mantenimiento, una dificultad adicional es que pueden sentirse inclinados a hacerlo por la remuneración que han de recibir directamente de fuentes externas y no a causa de un interés genuino en el buen estado del camino. Para evitar esto, la contribución local debe ser suficiente para compensar la diferencia entre el costo local de oportunidad de la mano de obra y los sueldos del programa (véase también los párrafos 4.30 a 4.33). En otras palabras, el flujo neto de efectivo financiero de los participantes locales debe mantenerse negativo.

del mecanismo propuesto para financiar el mantenimiento de caminos terciarios se tiene en cuenta el actual nivel de recursos locales. No obstante, la aplicación continua del programa de descentralización por parte del gobierno será esencial para garantizar el éxito del programa, ya que las autoridades locales tendrán que cumplir un papel de gran importancia dentro de las Estructuras de Coordinación Locales.

D. Otros aspectos

1. Factibilidad técnica

- 4.16 Desde el punto de vista técnico, las obras de rehabilitación y mantenimiento que han de llevarse a cabo en el marco del programa propuesto no representan dificultades graves, y la capacidad y la experiencia necesarias para llevarlas a cabo pueden desarrollarse rápidamente, tanto en el sector público como en el privado. Por medio del programa se proporcionará asistencia especializada para llevar a cabo la transferencia de tecnología. Se ha elegido prácticas probadamente satisfactorias y alternativas técnicas óptimas. Los diseños y las especificaciones correspondientes a los proyectos que forman la muestra analizada brindan la información que deben poseer los contratistas al elaborar las propuestas y asumir las responsabilidades y obligaciones enmarcadas en los respectivos contratos.
- 4.17 El equipo de proyecto ha preparado las estimaciones cuantitativas y presupuestarias dentro de márgenes de precisión permisibles, que definirán los contratos correspondientes a las obras de cada camino. En el cuadro de costos del programa se ha tenido en cuenta una asignación para imprevistos equivalente al 10% del costo de las obras, y en los términos de referencia correspondientes a los servicios de supervisión se incluye la obligación, por parte de los supervisores, de verificar y reajustar los volúmenes de trabajo antes de que un contratista comience cada una de las actividades que deban cumplirse en el marco de su contrato.

2. Factibilidad económica

a. Caminos secundarios

- 4.18 Para los proyectos del primer año referentes a caminos secundarios o caminos terciarios dotados de un suficiente nivel de tránsito [tránsito diario medio (TDM) > 50 vehículos/día], se llevó a cabo una evaluación económica convencional basada en el Modelo de Diseño y Mantenimiento de Carreteras utilizado por el Banco Mundial (HDM-III). Se fijó en 15 años el período de análisis correspondiente al horizonte vital del diseño. No se calculó el tiempo de

los usuarios de los caminos y se aplicaron precios de mercado 8/. Se determinaron necesidades de mantenimiento consistentes en restablecimiento de niveles superficiales cada seis meses y restablecimiento de la capa de grava cada seis años.

- 4.19 Se comprobó que las tasas de rentabilidad interna (TRI) de los proyectos del primer año van del 14% al 40%, si se adopta un incremento anual prudente del tránsito del 5%, equivalente a la tasa media anual de crecimiento del PIB. El proyecto cuya TRI es del 40% se refiere a un camino de 450 veh./día, que actualmente está en malas condiciones, pero que es fácil reparar debido a sus características topográficas. Se comprobó que la TRI de cuatro proyectos está comprendida en la escala del 0% al 6%, en su mayor parte debido a que las alternativas técnicas propuestas son extremadamente costosas (numerosos puentes y/o obras especiales de drenaje). Esos proyectos fueron eliminados del programa correspondiente al primer año, y se realizarán análisis adicionales de otras opciones técnicas.
- 4.20 Se llevó a cabo un análisis de sensibilidad referente a los proyectos elegibles del primer año. Los siguientes son los principales parámetros que tenderán a variar: i) el precio de la gasolina; ii) la tasa de incremento del tránsito, y iii) los costos de las obras de construcción. Se comprobó que dado un incremento del 20% de los costos de construcción y mantenimiento, todos los proyectos del primer año, salvo dos, tienen una TRI no inferior al 12%. En los archivos técnicos de la operación, que se encuentran en RE2/FI2, pueden consultarse análisis económicos detallados.

b. Caminos con un bajo nivel de tránsito

- 4.21 Con respecto a los caminos muy poco transitados (TDM < 50 vehículos/día), en general se utilizan los superávit logrados por los productores agropecuarios (en lugar de la economía de costos de operación de vehículos) para estimar los beneficios de los proyectos. No obstante, la experiencia acumulada lleva a pensar que los métodos de análisis de costos y beneficios son sumamente costosos y muy poco confiables a falta de datos seguros sobre la producción agropecuaria. Por lo tanto se utilizará un sistema de jerarquización basado en un conjunto de criterios simples. A los efectos de ese sistema se tienen en cuenta criterios técnicos, ambientales, socioeconómicos e institucionales, tal como se expresa en el capítulo III.

8/ No se realizó una determinación de precios-sombra por falta de información fidedigna sobre los precios-sombra en Haití. Además los aranceles aduaneros y las cuotas referentes al comercio exterior han sido eliminados casi por completo. Los únicos mercados que pueden seguir siendo afectados por distorsiones del mercado son los de los vehículos y los repuestos, con respecto a los cuales se carece de información.

- 4.22 El principal criterio utilizado para evaluar el interés económico directo de los interesados locales en la rehabilitación de los caminos, es la disposición existente en la esfera local de contribuir al mantenimiento, medida como proporción de los costos de mantenimiento que se comprometen a asumir los interesados locales y en relación con la confiabilidad previsible de ese compromiso. Se solicitará a los interesados locales que se hagan cargo, como mínimo, del 20% de los costos del trabajo (valorados en función del salario mínimo legal). Ese aporte podrá efectuarse en efectivo y/o en especie (donación de trabajo y/o de materiales).
- 4.23 A fin de tener en cuenta los costos de inversión a los efectos del proceso de selección se ponderarán los costos de rehabilitación por kilómetro en relación con la disposición de los interesados locales de contribuir al mantenimiento. Se dará prioridad a los proyectos cuyo coeficiente sea más alto [disposición de los interesados locales de realizar un aporte en relación con los costos de rehabilitación].

c. Repercusiones en materia de distribución

- 4.24 **Efectos que recaen sobre los pobres.** Según se prevé, el programa propuesto mejorará las condiciones de vida de un número de habitantes de las zonas rurales estimado en 750.000. Se prevé que gracias al programa propuesto se logrará incidir en mayor medida sobre los pobres, ya que el 65% de los pobres de Haití viven en zonas rurales y el 80% de los habitantes de esas zonas se encuentran por debajo del umbral de la pobreza.
- 4.25 **Efectos que recaen sobre la mujer.** El programa no presenta atributos de género específicos. No obstante, influirá positivamente sobre las mujeres, debido a que facilitará el transporte y la comercialización de los productos agropecuarios, actividades en que las mujeres cumplen un papel principal, y por el hecho de que las mujeres y los niños serán los principales beneficiarios de un mejor acceso a los servicios sociales, en especial los que se brindan en los puestos sanitarios.

3. Factibilidad ambiental

- 4.26 En la sesión que celebró el 11 de julio de 1996, el Comité del Medio Ambiente (CME) analizó y aprobó el resumen ambiental respectivo, y clasificó al programa como operación perteneciente a la Categoría III. El Comité del Medio Ambiente e Impacto Social aprobó el Resumen Ambiental del programa en su sesión del 4 de febrero de 1997. La principal repercusión negativa potencial del programa propuesto provendría del hecho de que éste brindaría un mejor acceso a las zonas forestadas, lo que podría dar lugar a una deforestación no regulada. Dada la gravedad de este problema en Haití, se decidió que el programa propuesto simplemente no financie la rehabilitación de caminos en esas zonas.

- 4.27 Se han preparado los procedimientos ambientales referentes a selección, preparación, ejecución y mantenimiento de proyectos, y se han diseñado mecanismos institucionales destinados a hacer cumplir esos procedimientos. El componente de desarrollo comunitario del programa comprenderá un programa de capacitación ambiental orientado hacia todas las partes interesadas en las obras viales, así como programas de extensión comunitaria, para comunidades que participen en la labor de mantenimiento de caminos terciarios.
- 4.28 Compañías de ingeniería llevaron a cabo evaluaciones de repercusiones ambientales, y éstas fueron revisadas por un consultor internacional y un consultor local en relación con los 300 km de proyectos viales preseleccionados. Se descartaron los proyectos que puedan suscitar repercusiones negativas sobre las zonas forestadas; al mismo tiempo se diseñaron medidas de mitigación de repercusiones desfavorables más directas (que figurarán a texto expreso en los respectivos contratos de obras y mantenimiento).
- 4.29 Se recomienda incluir expresamente en el contrato de préstamo: i) mecanismos destinados a hacer cumplir en forma estricta los procedimientos ambientales durante todo el período de ejecución del programa, y ii) el establecimiento de una unidad ambiental en el MTPTC, y la capacitación de su personal, como requisito previo al primer desembolso de los recursos del programa.

E. Un riesgo delicado: repercusiones del programa sobre el empleo rural

- 4.30 Uno de los efectos negativos más evidentes de los actuales programas de reconstrucción financiados por la comunidad internacional en la economía haitiana es la distorsión que esos programas tienden a suscitar en el mercado de trabajo. El empleo generado por la mayor parte de los programas financiados por entidades internacionales integra, aunque sea temporalmente, la economía formal, y por lo tanto está a sujeto a las normas gubernamentales sobre salario mínimo, y no a los mecanismos del mercado. En consecuencia, los salarios que se pagan a los trabajadores no especializados en el marco de esos programas son en algunos casos hasta dos o tres veces mayores que los de la economía informal. Por lo tanto, los programas de obras financiados por entidades internacionales producen distorsiones y dislocaciones temporales que van en detrimento de actividades económicas por otra parte viables, necesarias a largo plazo.
- 4.31 Lo expresado reviste escasa importancia cuando los puestos de trabajo financiados por entidades internacionales son sostenibles, o cuando los trabajadores que se ven atraídos a ellos provienen de un sector de la economía informal al que es relativamente fácil regresar. No obstante, ese "fenómeno de migración" puede resultar extremadamente perturbador cuando los sectores de origen requieren

un alto nivel de organización interna y obedecen a ciclos específicos. Esto es exactamente lo que sucede en el sector agropecuario, por lo cual puede imputarse a los programas de obras una desorganización estructural de la producción agropecuaria, cuando en ellos se aplican técnicas de utilización intensiva del trabajo en zonas rurales.

- 4.32 Por sí solo, el programa propuesto no permite hacer frente al referido problema. No obstante, para que éste no se exacerbe, se resolvió contratar a empresas, más bien que a comunidades, para las obras de rehabilitación. El empleo que se genera por medio de proyectos de rehabilitación, debería beneficiar, por lo tanto, con carácter prioritario, a las empresas de construcción existentes.
- 4.33 Por otra parte, las comunidades locales podrán participar en acuerdos de mantenimiento, sin perturbar más que en mínima medida, los mercados de trabajo locales. Para comenzar, el carácter recurrente de las obras de mantenimiento crea una demanda sostenida de mano de obra a lo largo del tiempo. En segundo lugar, el diferencial existente entre el costo de oportunidad del trabajo local y el salario mínimo se atenuará cuando los aportes locales, en especie, al costo del mantenimiento, se realicen en forma de trabajo gratuito. Finalmente, para establecer el calendario de las obras de mantenimiento se tendrán en cuenta las actividades agropecuarias.

MARCO LÓGICO

OBJETIVOS	INDICADORES	MECANISMOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
<p>aporte a la estrategia de al del gobierno:</p> <p>la integración de zonas y aisladas en la comunidad I.</p> <p>el acceso de la población rural servicios sociales básicos.</p> <p>lar la actividad económica rural do el transporte de bienes y el a los mercados externos e .</p> <p>lar el desarrollo del turismo do el acceso a los lugares de</p>	<p>Es probable que en los indicadores globales que medirán la contribución del programa a las metas de desarrollo (por ejemplo el aumento de la producción agrícola para la meta No. 3), influya un conjunto de factores externos al programa.</p> <p>Por consiguiente se propone hacer el seguimiento de la contribución general del programa por medio de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. los ahorros en costos operativos de los vehículos generados por los caminos secundarios (calculados por HDM-III dentro del estudio de factibilidad económica que se realizará para cada proyecto vial); y 2. el porcentaje de caminos terciarios que aún tenga un mantenimiento adecuado transcurridos cinco años desde su rehabilitación (una tasa de "éxito" de 70% se consideraría un éxito general para el componente de caminos terciarios del programa). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Estudios de factibilidad económica e informe anual de mantenimiento de la UEC; auditorías externas. 2. Informe anual de mantenimiento de la UEC; auditorías externas. 	

OBJETIVOS	INDICADORES	MECANISMOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
<p>nto sostenible de la</p> <p>de caminos secundarios y</p> <p>oáis.</p>	<p>A. Caminos secundarios</p> <p>A.1 Número de kilómetros de caminos secundarios en buenas condiciones, año por año. Año+1: 180 + 40 (véase 1/ Año+2: 180 + 94 Año+3: 180 + 148 Año+4: 180 + 200</p> <p>A.2 Asignación anual de recursos centrales al mantenimiento de caminos secundarios. Año+1: US\$900.000 Año+2: US\$1.700.000 Año+3: US\$2.000.000 Año+4: US\$2.500.000</p>	<p>A.1 Informes de la UEC y auditorías externas.</p> <p>A.2 Ministerio de Hacienda.</p>	<p>Se ejecutan proyectos complementarios en materia de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Servicios sociales - Agro - Turismo
	<p>B. Caminos terciarios</p> <p>B.1 Número de kilómetros de caminos terciarios en buenas condiciones, año por año. Año+1: 320 + 67 (véase 2/ Año+2: 320 + 133 Año+3: 320 + 217 Año+4: 320 + 300</p> <p>B.2 Asignación anual de recursos centrales al mantenimiento de caminos terciarios. Año+1: US\$800.000 Año+2: US\$1.700.000 Año+3: US\$2.000.000 Año+4: US\$2.500.000</p>	<p>B.1 Informes de la UEC y auditorías externas.</p> <p>B.2 Ministerio de Hacienda.</p>	

nte hay 180 kilómetros de caminos secundarios en buenas condiciones. Aquí se supone i) que se cumplen las metas del programa en materia de rehabilitación (exp
ADOS B.1.1), y ii) que los caminos que están en buen estado reciben mantenimiento y, por ende, no se deterioran.

ma manera, actualmente hay 320 kilómetros de caminos terciarios en buenas condiciones y se supone que: i) se cumplen las metas del programa en materia de
as en los RESULTADOS B.3.1), y ii) que los caminos que están en buen estado reciben mantenimiento y, por ende, no se deterioran.

OBJETIVOS	INDICADORES	MECANISMOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
	B.3 Asignación anual de recursos locales al mantenimiento de caminos terciarios. Año+1: US\$0 Año+2: US\$26.800 Año+3: US\$53.200 Año+4: US\$86.800 Año+5: US\$120.000	B.3 Informes de la UEC y auditorías externas.	
Componente institucional Ejecución de un plan encaminado para fortalecer a la UEC. Ejecución de un plan encaminado para fortalecer a las ODP. Establecimiento de una UMA dentro del MTPTC. Ejecución de un plan encaminado para fortalecer a las ECL. Ejecución de un plan encaminado para reforzar a las compañías privadas y a las comunidades locales.	A.1 UEC en funcionamiento. A.2 Número de ODP en funcionamiento. Año+1: 3 Año+4: entre 3 y 9 A.3 UMA en funcionamiento. A.4 Número de ECL en funcionamiento. Año+1: 4 Año+2: 8 Año+3: 14 Año+4: 20 A.5 Número de compañías y comunidades locales participantes. Año+1: 4 Año+2: 8 Año+3: 14 Año+4: 20	A.1 Informes de la UEC. A.2 Informes de la UEC y auditorías externas. A.3 Informes de la UEC. A.4 Informes de la UEC y auditorías externas. A.5 Informes de la UEC y auditorías externas.	Se ejecutan proyectos complementarios de rehabilitación vial en el marco institucional establecido por el programa propio, se lleva a cabo adecuadamente el mantenimiento de esos proyectos.
Componente de inversiones Rehabilitación de caminos secundarios.	B.1.1 Número de kilómetros de caminos secundarios rehabilitados. Año+1: 40 Año+2: 94 Año+3: 148 Año+4: 200 B.1.2 Costo por kilómetro rehabilitado.	B.1 Informe del supervisor, informes de la UEC y auditorías externas.	

OBJETIVOS	INDICADORES	MECANISMOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
mantenimiento de caminos secundarios.	<p>B.2.1 Número de kilómetros de caminos secundarios mantenidos. Año+1: 0 Año+2: 40 Año+3: 94 Año+4: 148 Año+5: 200</p> <p>B.2.2 Costo por kilómetro mantenido.</p>	<p>B.2 Informes de la UEC y auditorías externas.</p>	
rehabilitación de caminos terciarios.	<p>B.3.1 Número de kilómetros de caminos terciarios rehabilitados. Año+1: 67 Año+2: 133 Año+3: 217 Año+4: 300</p> <p>B.3.2 Costo por kilómetro rehabilitado.</p>	<p>B.3 Informe del supervisor, informes de la UEC y auditorías externas.</p>	
mantenimiento de caminos terciarios.	<p>B.4.1 Número de planes trienales de mantenimiento suscriptos. Año+1: 4 Año+2: 8 Año+3: 14 Año+4: 20</p> <p>B.4.2 Número de kilómetros de caminos terciarios mantenidos. Año+1: 0 Año+2: 67 Año+3: 133 Año+4: 217 Año+5: 300</p> <p>B.4.3 Costo por kilómetro mantenido.</p> <p>B.4.4 Coeficiente anual de éxito de los planes trienales de mantenimiento.</p>	<p>B.4 Informes de la UEC y auditorías externas.</p>	

OBJETIVOS	INDICADORES	MECANISMOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
S Institucional <p>er la UEC, con personal ente del Ministerio.</p> <p>ar servicios de asistencia administrativa e institucional UEC.</p> <p>er la UMA con un experto ente del Ministerio.</p> <p>ar servicios de asistencia para la</p> <p>er las ODP, con personal ente del Ministerio.</p> <p>ar servicios de asistencia administrativa y de desarrollo tario para las ODP.</p> <p>ar servicios de asistencia en llo comunitario para las ECL.</p>	<p>A.1 (3) Funcionarios del Ministerio designados.</p> <p>A.2 (3) Consultores internacionales contratados.</p> <p>A.3 (1) Experto del Ministerio designado.</p> <p>A.4 (1) Consultor internacional y (1) consultor nacional contratados.</p> <p>A.5 (2) Funcionarios del Ministerio designados para cada ODP.</p> <p>A.6 (3) Consultores nacionales contratados para cada ODP.</p> <p>A.7 (1) ONG contratada para cada ECL.</p>	<p>A.1 Publicación de la designación.</p> <p>A.2 Firma de los contratos.</p> <p>A.3 Publicación de la designación.</p> <p>A.4 Firma de los contratos.</p> <p>A.5 Publicación de la designación.</p> <p>A.6 Firma de los contratos.</p> <p>A.7 Firma de los contratos.</p>	<p>Gracias al PNRC está operando e Nacional de Mantenimiento de Ca</p> <p>La descentralización sigue siendo prioritario del gobierno.</p>
de inversiones <p>ar la realización de estudios de dad para seleccionar caminos arios y terciarios.</p> <p>ar la realización de estudios de ría para caminos seleccionados.</p> <p>ar la supervisión de obras</p> <p>ar obras viales.</p> <p>ar a compañías privadas y idades locales para la realización as de mantenimiento.</p>	<p>B.1 No. de km de caminos secundarios y terciarios con respecto a los cuales se haya contratado la realización de estudios de factibilidad.</p> <p>B.2 No. de km de caminos secundarios y terciarios con respecto a los cuales se haya contratado la realización de estudios de ingeniería.</p> <p>B.3 No. de km de caminos con respecto a los cuales se hayan contratado servicios de supervisión.</p> <p>B.4 No. de km de caminos con respecto a los cuales se hayan contratado obras de rehabilitación.</p> <p>B.5 No. de km de caminos con respecto a los cuales se hayan contratado obras de mantenimiento, por año.</p>	<p>B.1 Firma de los contratos.</p> <p>B.2 Firma de los contratos.</p> <p>B.3 Firma de los contratos.</p> <p>B.4 Firma de los contratos.</p> <p>B.5 Firma de los contratos.</p>	

CALENDARIO DE ADQUISICIONES

1. La adquisición de obras, bienes y servicios con fondos del Banco se realizará conforme a las directrices de éste. Los proyectos de caminos secundarios y terciarios de agruparán con objeto de alentar la participación de firmas internacionales en el diseño, la supervisión y las obras de rehabilitación.
2. El cuadro siguiente ofrece un calendario tentativo para las adquisiciones de obras, bienes y servicios con recursos del programa.

LPI Licitación pública internacional
LPN Licitación pública nacional

Tipo de contrato	Monto estimado	Procedimientos de adquisición	Fecha estimada de comienzo del proceso de licitación	Observaciones
ASISTENCIA TÉCNICA				
Asistencia técnica y administrativa para la UEC	1.050.000	LPI	Último trimestre de 1997	Puede resolverse la agrupación de estos dos contratos y la realización de un solo llamado a licitación
Asistencia técnica y administrativa a las ODP	1.584.000	LPI	Último trimestre de 1997	
Estudios de ingeniería y factibilidad para otros proyectos, fuera de los del primer año	Total 1.950.000	LPN	Entre comienzos de 1998 (para el primer grupo) y fines de 1999 (para el último grupo)	No se prevé que el monto de cada conjunto de estudios de preinversión supere suma de US\$200.000 (por esta razón es la LPN)
Servicios de desarrollo comunitario para cada proyecto de camino terciario	Monto del contrato promedio US\$35.000	Llamado a licitación en el ámbito nacional	Durante los primeros tres años de ejecución del programa	Se prevé contratar para estos servicios a ONG con presencia en el terreno
Servicios de supervisión para la RN3	720.000	LPI	Último trimestre de 1997	
Servicios de supervisión para los proyectos del primer año	360.000	LPI	Último trimestre de 1997	Véase el párrafo 1, supra
Servicios de supervisión para otros proyectos	Total 1.440.000	LPI	Entre mediados de 1998 (para el primer grupo) y mediados de 2000 (para el último grupo)	Véase el párrafo 1, supra
Rehabilitación de RN3	12.000.000	LPI	Primer semestre de 1998	Este contrato se financiará, en parte, con recursos de la OPEP. A todo el contrato se aplicará los procedimientos de adquisiciones del BID
Proyectos del primer año	Total 6.000.000	LPI	Último trimestre de 1997	Véase el párrafo 1, supra

Proyectos ulteriores	Total 24.000.000	LPI	Entre fines de 1998 (para el primer grupo) y fines de 2000 (para el último grupo)	Véase el párrafo 1, supra
Obras de mantenimiento	Total 500.000	LPN	Entre mediados de 1998 y mediados de 2000	Estos contratos serán muy pequeños. Se prevé que las más interesadas en ellos sean compañías o comunidades locales (regionales)
CONSULTORES INDIVIDUALES				
	Duración	Contratación internacional o local	Fecha de la contratación	Observaciones
Especialista institucional para la UEC	36 meses	Internacional	Segundo semestre de 1997	
Asistencia técnica internacional para la UMA	3 veces, 2 meses	Internacional	Segundo semestre de 1997	
Asistencia técnica local para la UMA	36 meses	Local	Segundo semestre de 1997	
Especialista en desarrollo comunitario para cada ODP	Entre uno y tres años	Local	Desde comienzos de 1998 hasta fines de 1999	

PROYECTO DE RESOLUCION

HAITI. PRESTAMO ____/SF-HA A LA REPUBLIQUE D'HAITI
(Préstamo de Rehabilitación y de Mantenimiento
de Carreteras Secundarias y Terciarias)

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco o al representante que él designe, para que en nombre y representación del Banco proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la République d'Haïti, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución de un Préstamo de Rehabilitación y de Mantenimiento de Carreteras Secundarias y Terciarias. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$50.000.000 o su equivalente en otras monedas, excepto la de Haití, que formen parte de los recursos del Fondo para Operaciones Especiales del Banco, y se sujetará a las "Condiciones Contractuales Especiales" y a los "Plazos y Condiciones Financieras" del Resumen Ejecutivo de la Propuesta de Préstamo.