

Documento de Cooperación Técnica (CT)

I. Información básica de la CT

▪ País/Región:	HAITI
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la ejecución de proyectos de transporte en Haití
▪ Número de CT:	HA-T1303
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Dewez, Raphael (INE/TSP) Líder del Equipo; Rodriguez Molina, Raul (INE/TSP) Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto; Blaise Dorlean (INE/TSP); Dugas, Fabrice Ghisler (CID/CHA); Etienne Salnave, Marise (VPC/FMP); Gilles Mori (INE/TSP); Mix Vidal, Richard Alexander (INE/TSP); Montes Calero, Laureen Elieth (INE/TSP); Riobo Patino, Jairo Alexander (INE/TSP); Rodriguez Gonzalez, Roberto Eduardo (INE/TSP); Urquijo Vanegas, Lee Harvey (ITE/IPS); Vila Saint-Etienne, Sara (LEG/SGO)
▪ Taxonomía:	Apoyo Operativo
▪ Operación a la que la CT apoyará:	HA-L1089, HA-L1098, HA-L1104.
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	29 Jun 2022.
▪ Beneficiario:	El Gobierno de Haití, a través del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones (MTPTC)
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	OC SDP Ventanilla 1 - Capacidad operativa y diálogo sobre políticas para países elegibles para finan(W1D); OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura(W2B)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	OC SDP Window 1 - Operational Capacity and Policy Dialogue for OC-concessional eligible countries (W1D): US\$350,000.00 OC SDP Window 2 - Infrastructure (W2B): US\$150,000.00 Total: US\$500,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Período de Desembolso (incluye período de ejecución):	24 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	1 de octubre de 2022
▪ Tipos de consultores:	Consultores individuales y firmas consultoras
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CID/CHA-Representacion Haiti
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2023:	Inclusión social e igualdad; Productividad e innovación; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género; Diversidad

II. Descripción del préstamo asociado

- 2.1 Esta CT, de apoyo operacional, está relacionada con las siguientes operaciones:
- (i) Apoyo al Sector Transporte de Haití IV (3190/GR-HA), desembolsada en un 100% pero con una de las dos obras parcialmente ejecutada (tramo Plaisance-Camp Coq de la RN1), que será finalizada con fondos de la operación HA-L1104; (ii) Apoyo al Sector Transporte de Haití V (3570/GR-HA), operación de obras múltiples desembolsada en un 78% y que financia principalmente la rehabilitación de la RN7 (Les Cayes-Jérémie), obra finalizada en julio 2021 pero parcialmente dañada por

el terremoto de agosto 2021 (por lo cual seguirá financiando las reparaciones necesarias); y (iii) Transporte y Conectividad Departamental (4618/GR-HA), operación de obras múltiples desembolsada en un 14% y destinada a financiar principalmente obras viales (rehabilitación y mantenimiento de tramos de la red nacional y departamental, construcción y reparación de puentes) y aeroportuarias (torre de control y centro de control del tráfico aéreo con sus respectivos equipamientos). Estos proyectos se relacionan principalmente con objetivos de aumentar la competitividad y conectividad de Haití, reduciendo los costos de transporte y prestando servicios más seguros y de calidad, a través de la rehabilitación de tramos viales de rutas nacionales y departamentales. Estos consideran también actividades de fortalecimiento institucional para el sector del transporte en Haití y un trabajo coordinado con el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones (MTPTC).

III. Objetivos y justificación de la CT

- 3.1 El objetivo de esta CT es brindar apoyo para la ejecución de proyectos del sector transporte en Haití, mitigando los riesgos asociados con su implementación e incorporando la Visión 2025 del Banco. Los objetivos específicos de esta CT son: (i) el apoyo a los actores claves que participan en los procesos de liberación de los derechos de vía para las obras viales; (ii) implementación de soluciones tecnológicas innovadoras para la gestión de los contratos de obra y de supervisión; y (iii) apoyo técnico, ambiental y social para diversas operaciones del sector.
- 3.2 **Contexto.** Haití es el último de los 141 países clasificados en el pilar de infraestructuras del índice de competitividad del Foro Económico Mundial (FEM, 2019). Esta mala calidad de las infraestructuras de transporte también se refleja en su rendimiento logístico¹. En particular, la baja densidad de carreteras y el pequeño porcentaje de carreteras pavimentadas (23%) son los factores que restringen más fuertemente el acceso a los servicios básicos y a los puestos de trabajo, además de repercutir en la seguridad alimentaria². La Red Nacional de Carreteras (RNC) de Haití tenía en 2015, una longitud total de 4.371 km, distribuidos en carreteras primarias (22%), secundarias (29%) y terciarias (49%). Gran parte del territorio haitiano está mal conectado y sólo el 38% de los habitantes de las zonas rurales tiene acceso a carreteras para todo tipo de clima, lo que se traduce en un alto costo de movilidad para los haitianos que viven en zonas remotas (BID, 2020) y en pérdidas de hasta el 30% de la producción agrícola³ (BID, 2014).
- 3.3 A nivel del Banco, la Cartera de Transporte (TSP) representa el 22% del monto aprobado actual. Debido a la magnitud de estos proyectos, existen desafíos importantes en términos de su gestión y ejecución. En este contexto, Haití representa el 4% de la cartera regional de TSP, con 4 operaciones en curso⁴ por un presupuesto

¹ El Índice de Desempeño Logístico (IDL) es de 2,11 en Haití, frente a 2,66 en ALC y 2,35 en países de bajo ingreso (LIC) (Banco Mundial, 2018).

² Se estima que, en febrero de 2021, el 42% de la población se encontraba en situación de inseguridad alimentaria (FSC, 2021).

³ Entre 70% y 80% del mango producido se daña en el trayecto del campo al centro de exportación, debido a las prácticas de producción y transformación y a la mala logística. El mango francisco tiene una vida útil de 14 días y debe enfriarse en los tres días siguientes a su recolección (Technoserve, 2014).

⁴ La operación HA-L1079 se encuentra en fase de cierre al momento de preparar esta CT.

global de US\$390 millones. De este total, a agosto de 2022 son cerca de US\$195 millones los que aún no se han desembolsado⁵.

- 3.4 Una de las etapas críticas para los proyectos viales en Haití es la liberación del derecho de vía necesario para la rehabilitación de los tramos de la red nacional y departamental. El Comité Permanente para la Adquisición Amistosa (CPA), una entidad dependiente del Ministerio de Economía y Finanzas, es el organismo encargado de esta tarea. Actualmente, este organismo presenta dificultades para implementar plenamente las tareas que se le han confiado y coordinar a las diversas partes interesadas en el proceso de liberación de los derechos de vía. Esto conlleva retrasos considerables en etapas tempranas de los proyectos, demorando el inicio de las obras, así como la firma de adendas onerosas a los contratos de supervisión de las obras, o incluso la presentación de reclamos por parte de los contratistas. A medida que mejore la gestión de los contratos de obras y supervisión se logrará una inversión más eficiente de los recursos de la cartera de transporte en Haití.
- 3.5 Según el [Diagnóstico y plan de acción para la igualdad de género](#) (BID, 2021), a pesar de los considerables esfuerzos realizados por el país en materia de igualdad de género⁶, la fragilidad del sistema judicial y la falta de capacidad institucional constitucional, combinadas a normas socioculturales que perpetúan las prácticas discriminatorias en contra de niñas y mujeres, siguen retrasando el progreso de las mujeres en Haití. Aunque estas representan el 50,7% de la población total y son jefas de familia para 40,6% de los hogares, tienen 5 puntos porcentuales más de probabilidades de estar desempleadas que los hombres. En promedio, los hombres tienen acceso a dos años más de educación que las mujeres y solo el 6,1% de las mujeres de 35 a 39 años pudieron completar el ciclo de educación superior, frente al 11,8% de los hombres. La prevalencia de la violencia de género, que tiende a aumentar durante las emergencias como los desastres naturales, es alta: el 27% de las mujeres haitianas declararon haber sufrido violencia física, y el 13% violencia sexual, a la edad de 15 años. La violencia de género ocupa un lugar destacado en la agenda del sector del transporte, ya que las mujeres se enfrentan a muchos problemas de seguridad personal mientras viajan, incluidos los ataques armados y personales que pueden implicar violencia física. Además, tres de cada cuatro mujeres están empleadas en el sector informal y trabajan en empleos poco remunerados, como el trabajo doméstico, en el sector agrícola y en la comercialización de productos agrícolas y manufacturados. La segregación ocupacional basada en el género es especialmente evidente en los sectores del transporte, de las infraestructuras y de la construcción, que suelen ser más remunerados y competitivos que otros. En la fase de reconstrucción posterior al terremoto de 2010 en Haití, las oportunidades de formación y generación de ingresos promovidas por los proyectos de infraestructura tendieron a favorecer a los hombres en detrimento de las mujeres. Además, las

⁵ De este monto, US\$13,8 millones de la operación HA-L1079 fueron cancelados en julio 2022, luego de que esta operación no haya sido extendida más allá de marzo 2022.

⁶ Haití es signatario de los principales instrumentos regionales e internacionales de promoción de la igualdad de género: la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW), la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer, el Programa de Acción de El Cairo sobre Población y Desarrollo y la Plataforma de Acción de Beijing. El país también ha puesto en marcha leyes y mecanismos para proteger los derechos de las mujeres y los hombres. En 2012, la Constitución de 1950 fue modificada para avanzar en cuestiones de género, estableciendo una cuota del 30% para las mujeres en los servicios públicos para promover su representación en los puestos públicos que implican la toma de decisiones.

inversiones en infraestructuras han pasado a menudo por alto las necesidades y los retos específicos de las mujeres, que posteriormente se ven agravados por el aumento de la brecha de género existente, incluso en el empleo y la economía.

- 3.6 **Alineación estratégica.** La CT es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2020 - 2023 (AB-3190-2), en particular con los desafíos de desarrollo de: (i) Productividad e Innovación, por apoyar la mejora de diseños de infraestructura vial que contribuyen a disminuir los costos de transporte y los tiempos de recorrido entre localidades; y (ii) Inclusión Social e Igualdad, al atender comunidades rurales altamente vulnerables en el área de influencia directa de tramos viales a ser ejecutados, en particular la Ruta Departamental 501 en el Noroeste del país. Asimismo, se alinea con áreas transversales de: (i) Cambio Climático (CC) y Sostenibilidad Ambiental, al incorporar conceptos de adaptación en las etapas de planificación y diseño de puentes en particular; y (ii) Igualdad de Género y Diversidad, al explorar oportunidades de participación laboral femenina en actividades tradicionales y no tradicionales. Adicionalmente, la CT contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2020-2023 (GN-2727-12), mediante los indicadores de “vías construidas o mejoradas” y “beneficiarios de una mayor resiliencia a desastres y efectos del CC”. También se alinea con el Programa Estratégico para el Desarrollo Financiado con Capital Ordinario (OC SPD) (GN-2819-14) en los objetivos de: (i) atender las necesidades de los países pequeños y vulnerables (W1D); (ii) promover una mayor inversión en el sector de infraestructura de la región y mejorar el desempeño, la calidad y la sostenibilidad de los servicios de infraestructura (W2B); y (iii) mejorar la calidad del diseño y la eficiencia en la ejecución de proyectos de infraestructura (W2B).
- 3.7 La CT está alineada con la Estrategia del Banco con Haití 2017 - 2021 (GN-2904)⁷, a través del objetivo de mejorar la infraestructura clave de transporte. La CT es también consistente con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), al apoyar: (i) el diseño de infraestructura vial que mejora la accesibilidad, transitabilidad, seguridad de los usuarios; y (ii) la planificación y diseños de la infraestructura para proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo del país. Asimismo, se alinea con: (i) el [Marco de Acción de Empleo con Perspectiva de Género 2021 \(MAEG 2021\)](#), toda vez que contribuye a elevar los niveles de inclusión en los empleos apoyados y/o nuevos generados, mediante la priorización de acciones a ser financiadas por operaciones vigentes del sector según el Diagnóstico y Plan de Acción para la Igualdad de Género elaborado en 2021; y (ii) los Marcos Sectoriales de: (a) Transporte (GN-2740-12), al mejorar el diseño de infraestructuras de transporte accesibles, eficientes y seguros; y (b) CC (GN-2835-8), al incorporar la acción climática en los diseños de puentes mediante la evaluación preliminar y caracterización de niveles de riesgo.
- 3.8 La CT es consistente con la [Visión 2025: Reinvertir en las Américas: Una Década de Oportunidades](#), en : (i) [Género e Inclusión](#), al continuar los esfuerzos realizados por el Banco desde 2011 en materia de igualdad de género, destinados a promover el desarrollo inclusivo y equitativo en el sector transporte en Haití, siguiendo el trabajo del Plan de Acción de Género y Transporte (GAP) publicado en 2021; (ii) [Diversidad](#), al apoyar la ejecución de proyectos de transporte en el Noroeste del país⁸, una de las

⁷ Esta estrategia sigue vigente en el momento de la preparación de la CT.

⁸ En particular la rehabilitación del tramo Port-de-Paix - Anse-à-Foleur (RD501), eje secundario principal del departamento del Noroeste que incluye la construcción de cinco puentes.

regiones que presenta los más altos índices de pobreza en el país, buscando contribuir a la inclusión de ciudades y comunidades históricamente aisladas y socio-económicamente vulnerables; (iii) Integración Regional, al apoyar la ejecución de obras en la red vial nacional, principal eje de intercambio comercial con República Dominicana, y al aeropuerto internacional Toussaint Louverture; (iv) Digitalización, al apoyar la digitalización y modernización de sistemas y procesos gubernamentales; (v) Apoyo a Pymes, al promover el mantenimiento vial a través de las microempresas ya existentes en el sector⁹; y (vi) CC, al incluir especificaciones técnicas para estudios de puentes que consideran escenarios de CC y se han beneficiado de simulaciones de inundaciones utilizando el modelo *Hydro BID Flood* desarrollado por INE/WSA.

- 3.9 Finalmente, la CT es consistente con el “Plan de Relance Économique Post-Covid” (PREPOC 2020-2023) del Gobierno de Haití (GdH) en su Pilar No. 2 (Desarrollo de servicios de infraestructuras de base y energéticos), pues permitirá brindar apoyo a la ejecución de proyectos destinados a mejorar las infraestructuras viales y los servicios de transporte carretero, así como infraestructuras aeroportuarias.

IV. Descripción de los componentes y presupuesto

- 4.1 La presente CT se desarrollará a través de los siguientes componentes:
- 4.2 **Componente I: Apoyo a los actores clave involucrados en los procesos de liberación de los derechos de vía (US\$205.000).** Financiará: (i) la capacitación de técnicos del CPA en temas como la valoración inmobiliaria, el uso de nuevas tecnologías de la información, sensibilización en igualdad de género y diversidad; (ii) la elaboración de una guía para formalizar los procedimientos de expropiación; y (iii) la implementación de un sistema de digitalización de datos relativos de expropiaciones (archivo organizado y permanente) y un sistema de gestión de información.
- 4.3 **Componente II: Implementación de soluciones y tecnologías innovadoras (US\$30.000).** Financiará: (i) la finalización del diseño de una herramienta dinámica para la gestión y seguimiento de los contratos de obras y de supervisión; (ii) la capacitación de los equipos de los organismos de ejecución del MTPTC para el uso a largo plazo de esta herramienta y su retroalimentación continua.
- 4.4 **Componente III: Apoyo técnico, ambiental y social a las agencias de ejecución (US\$265.000).** Financiará: (i) la contratación de consultores para revisiones técnicas de proyectos y apoyo en temas ambientales y sociales; (ii) la contratación de una consultoría especializada en el tema de género para priorizar intervenciones a implementar en el marco del programa HA-L1104, basadas en el Diagnóstico y plan de acción para la igualdad de género de 2021.
- 4.5 El presupuesto indicativo de la CT será de US\$500.000. Este se compone de US\$350.000 provenientes del fondo OC SDP Ventanilla 1 - Capacidad operativa y diálogo sobre políticas para países elegibles para financiamiento concesional de OC (W1D) y de US\$150.000 provenientes del fondo OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura

⁹ La incorporación de PyMES para el mantenimiento de la Ruta Nacional No.7 (Les Cayes - Jérémie) está actualmente siendo evaluada por la Unidad Ejecutora (UCE), en el marco de su estrategia global de reparación de esta ruta dañada por el terremoto de agosto 2021.

(W2B). No existirá una contrapartida y la distribución de costos se presenta en el cuadro siguiente.

Presupuesto Indicativo (US\$)

Actividad / Componente	BID/ Fondo W1D	BID/ Fondo W2B	Financiamiento Total
Componente I: Apoyo a los actores clave involucrados en los procesos de liberación de los derechos de vía.	US\$205.000	US\$0	US\$205.000
Componente II: Implementación de soluciones y tecnologías innovadoras.	US\$0	US\$30.000	US\$30.000
Componente III: Apoyo técnico, ambiental y social a las agencias de ejecución.	US\$145.000	US\$120.000	US\$265.000
Total	US\$350.000	US\$150.000	US\$500.000

V. Agencia ejecutora y estructura de ejecución

- 5.1 A solicitud del GdH, la ejecución de la CT estará a cargo del Banco, a través de la División de Transporte (INE/TSP). Esta estructura se justifica por: (i) capacidad institucional, al dar el Banco un valor agregado en términos técnicos y operacionales para la gestión de esta CT, conforme a la experiencia y conocimiento especializado sobre la ejecución y fortalecimiento de proyectos estratégicos para Haití; y (ii) imparcialidad, permitiendo mayor independencia en términos de los resultados obtenidos, especialmente en acciones de capacitación y fortalecimiento institucional, que tienen mayor efectividad al plantearse de manera externa. La División de responsable (INE/TSP) establecerá un sistema de monitoreo, evaluación y supervisión de actividades bajo el liderazgo del especialista sectorial y con apoyo de los consultores de la división basados en la COF de Haití¹⁰. Este equipo estará a cargo también de las solicitudes de expresiones de interés, listas cortas, solicitudes de propuestas, la evaluación y selección de los consultores conforme a los criterios establecidos en las solicitudes de propuestas, y la negociación de los contratos respectivos. Además, el personal del BID brindará conocimiento especializado técnico y de primera mano en las actividades. No se consideran costos adicionales de monitoreo o supervisión.
- 5.2 El Banco contratará los servicios de consultores individuales, firmas consultoras y servicios diferentes de consultoría de conformidad con las políticas y procedimientos vigentes en el Banco. Las actividades a ejecutar bajo esta operación se incluyen en el Plan de Adquisiciones y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del Banco, a saber: (i) contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; (ii) contratación de firmas consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-4 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4); y (iii) contratación de servicios logísticos y otros servicios distintos a consultoría, de acuerdo a la política GN-2303-28. En particular, la financiación de compra de bienes (incluidas las plataformas, software, aplicaciones

¹⁰ Al momento de la preparación de este documento, el especialista sectorial a cargo corresponde a Raphael Dewez y los consultores basados en la COF de Haití son Blaise Dorlean y Gilles Mori.

y su desarrollo) será limitada a 10% del valor del contrato, según la política GN-2765. También se considera lo establecido en la OP-619, donde se incluye el concepto de solución digital para atender la demanda de los equipos de proyecto en temas relacionados a plataformas digitales. Esto reemplaza la versión anteriormente vigente del Anexo 10 de la GN-2629. Por tanto, conforme a la naturaleza de las soluciones digitales a ser consideradas en los estudios e intervenciones de esta CT, se requerirá que el Information Technology Department (ITE) otorgue su acuerdo con la solución digital que se estaría atendiendo para comenzar el proceso de contratación de la consultoría respectiva. También se involucrará al equipo del Departamento Legal para la preparación de términos de utilización de plataformas y política de privacidad.

- 5.3 Se prevé la contratación de una firma (ABRACO Ingeniería) a través de la modalidad de selección de fuente única, basada en los siguientes criterios: (i) pequeño monto; y (ii) continuidad de servicios anteriores.
- 5.4 El periodo de ejecución será de 24 meses. La Representación del BID en Haití actuará como Unidad de Responsabilidad Básica (UDR).

VI. Riesgos importantes

- 6.1 El principal riesgo que podría afectar a la ejecución de las actividades previstas por esta CT está relacionado con las dificultades que podrían surgir debido al contexto de fragilidad¹¹ e inseguridad observado en Haití desde 2018. Bajo el contexto actual mundial, también se puede presentar el riesgo de que los proyectos a los que esta CT apoya sufran atrasos o cambios de alcance debido a las complicaciones económicas y de seguridad sanitaria que implica el avance de la pandemia de COVID-19 en el país beneficiario. Para mitigar ambos riesgos, la mayoría de las actividades se llevarán a cabo de forma virtual o a distancia. Las únicas actividades que requerirán una ejecución presencial serán las de apoyo al personal de la CPA, pero si la situación lo requiere, también podrán llevarse a cabo de forma virtual. En cualquier caso, el Banco liderará la coordinación con las distintas instituciones gubernamentales y los consultores contratados, a fin de mitigar riesgos y facilitar la gestión para el adecuado desarrollo de los estudios propuestos.

VII. Excepciones a las políticas del Banco

- 7.1 No se identificaron excepciones a las políticas del Banco.

VIII. Salvaguardias Ambientales

- 8.1 Esta CT no financiará estudios de factibilidad o prefactibilidad de proyectos de inversión con estudios ambientales y sociales asociados; por lo tanto, se excluye del alcance del Marco de Política Ambiental y Social del Banco (MPAS).

¹¹ Esta CT no tiene por objetivo aportar soluciones globales al tema de la fragilidad del país, si bien permitirá desarrollar capacidades e implementar herramientas tecnológicas para que las agencias de ejecución del sector y otros actores estatales como el CPA puedan desempeñar mejor sus actividades. Los principales impactos de la fragilidad sobre la ejecución de los proyectos del sector están principalmente relacionados con la inseguridad y la falta de combustible, que afectan tanto el desempeño de los estudios, de las obras y de la supervisión en campo.

Anexos Requeridos:

[Solicitud del Cliente - HA-T1303](#)

[Matriz de Resultados - HA-T1303](#)

[Términos de Referencia - HA-T1303](#)

[Plan de Adquisiciones - HA-T1303](#)