

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**HAITÍ**

**TRANSPORTE Y CONECTIVIDAD DEPARTAMENTAL**

**(HA-L1104)**

**PROPUESTA DE FINANCIAMIENTO No REEMBOLSABLE**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por Pablo Guerrero (INE/TSP), jefe de equipo; Raphaël Dewez (TSP/CHA), jefe de equipo suplente; Gilles Mori, Michaël De Landsheer (TSP/CHA); Edgar Zamora (TSP/CSU); Manuel Pastor y Alba Taveras (INE/TSP); Benoit Lefevre y Maricarmen Esquivel (CSD/CCS); Renaud Tahon, Daniela Zuloaga, María Elena Castro Muñoz y Thomas Gros (VPS/ESG); Romina Kirkagacli y Takady Konate (FMP/CHA); Louis-François Chrétien (LEG/SGO); Andrea Monje (SCL/GDI); Sebastien Gachot y Bruno Jacquet (CSD/RND); y Carla Fernández-Durán (ORP/EUR).

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

## ÍNDICE

### RESUMEN DEL PROYECTO

I.	DESCRIPCIÓN Y SEGUIMIENTO DE LOS RESULTADOS.....	1
A.	Antecedentes, problema abordado y justificación .....	1
B.	Objetivo, componentes y costo.....	11
C.	Principales indicadores de resultados.....	15
II.	ESTRUCTURA DEL FINANCIAMIENTO Y RIESGOS PRINCIPALES.....	15
A.	Instrumentos financieros.....	15
B.	Riesgos para las salvaguardias ambientales y sociales.....	19
C.	Riesgos fiduciarios .....	19
D.	Otros riesgos y temas clave .....	20
III.	PLAN DE EJECUCIÓN Y ADMINISTRACIÓN .....	21
A.	Resumen de los mecanismos de ejecución .....	21
B.	Resumen de los mecanismos para el seguimiento de los resultados .....	24

ANEXOS	
Anexo I	Resumen de la Matriz de Efectividad en el Desarrollo
Anexo II	Marco de Resultados
Anexo III	Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

ENLACES	
<b>REQUERIDOS</b>	
1.	<a href="#">Plan de ejecución plurianual y plan operativo anual</a>
2.	<a href="#">Plan de seguimiento y evaluación</a>
3.	<a href="#">Informe de gestión ambiental y social (IGAS)</a>
4.	<a href="#">Plan de adquisiciones</a>
<b>OPCIONALES</b>	
1.	<a href="#">Anuario de estadísticas de fletes para América Latina y el Caribe (2014)</a>
2.	<a href="#">Proyecto modelo de evaluación económica</a>
3.	<a href="#">Evaluación ambiental</a>
4.	<a href="#">Plan de acción para reasentamientos</a>
5.	<a href="#">Consideraciones relativas a la integración regional</a>
6.	<a href="#">Filtro de política de salvaguardias y formulario de análisis de salvaguardias</a>
7.	<a href="#">Nota metodológica sobre el cambio climático para diseños ejecutivos de la RN5</a>
8.	<a href="#">El transporte por carretera en Haití: ¿Por qué es importante para el país?</a>
9.	<a href="#">Plan de acción de género para proyectos de transporte en Haití</a>
10.	<a href="#">Diseños técnicos del tramo Carrefour Joffre-Gros Morne</a>
11.	<a href="#">Estrategia para el mantenimiento vial en Haití</a>
12.	<a href="#">Proyecciones del cambio climático en América Latina y el Caribe: Haití</a>
13.	<a href="#">Informe de los resultados de consultas: Proyecto de muestra de la RN5</a>
14.	<a href="#">Manual de operaciones del proyecto</a>
15.	<a href="#">Memorando de entendimiento para obras por administración directa</a>
16.	<a href="#">Estudio de priorización de puentes</a>

## **SIGLAS Y ABREVIATURAS**

IIR	Índice internacional de rugosidad
LNBTP	Laboratorio Nacional de Edificación y Obras Públicas
MARNDR	Ministerio de Agricultura, Recursos Naturales y Desarrollo Rural
MEF	Ministerio de Economía y Finanzas
MTPTC	Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones
RN	Ruta Nacional
TKm	Transporte de una tonelada de carga a una distancia de un kilómetro

## RESUMEN DEL PROYECTO

### HAÍTÍ TRANSPORTE Y CONECTIVIDAD DEPARTAMENTAL (HA-L1104)

Términos y condiciones financieros				
Beneficiario: República de Haití			Período de desembolso:	5 años
Organismo ejecutor: Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones (MTPTC)			Tasa de interés:	N.A.
Fuente	Monto (US\$)	%	Comisión de crédito:	N.A.
BID (Facilidad No Reembolsable):	225.000.000	79,5	Comisión de inspección y vigilancia:	N.A.
			Plazo de amortización:	N.A.
			Moneda de aprobación:	Dólares de Estados Unidos
Cofinanciamiento (Banco Europeo de Inversiones) <sup>(a)</sup> :	28.990.000	10,2		
Cofinanciamiento (Unión Europea) <sup>(b)</sup> :	23.190.000	8,2		
Contrapartida local <sup>(c)</sup> :	6.000.000	2,1		
Total:	283.180.000	100,0		
Esquema del proyecto				
<b>Objetivo y descripción del proyecto:</b> El objetivo del programa es seguir mejorando la calidad, la accesibilidad y las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte de Haití con un aumento de la cobertura de caminos pavimentados y la rehabilitación y mejora de la infraestructura de transporte y los caminos departamentales que conectan centros de producción con mercados locales. El programa también promoverá una mayor eficiencia en el sector al incorporar las obras en sistemas de gestión del mantenimiento vial y al crear capacidad en el MTPTC.				
<b>Condiciones contractuales especiales que deberán cumplirse antes del primer desembolso de fondos del financiamiento no reembolsable:</b> El organismo ejecutor deberá presentar comprobantes, a satisfacción del Banco, de lo siguiente: (i) la entrada en vigor del manual de operaciones del programa de acuerdo con las condiciones acordadas previamente con el Banco; (ii) la designación de un director del programa a tiempo completo; (iii) la contratación o la asignación validada por el Banco para el MTPTC de personal calificado dedicado a la gestión del programa, incluidos un coordinador a tiempo completo encargado de la planificación, el seguimiento y la evaluación, un coordinador técnico a tiempo completo para la construcción y equipamiento de la torre de control, un coordinador técnico a tiempo completo para el programa de modernización de puentes, un coordinador técnico a tiempo completo para las obras viales y un coordinador técnico a tiempo completo para asuntos ambientales y sociales (párrafo 3.8); y (iv) véanse las condiciones contractuales especiales de los acuerdos fiduciarios (Anexo III).				
<b>Condiciones contractuales especiales para la ejecución:</b> Véanse las condiciones contractuales especiales del informe de gestión ambiental y social ( <a href="#">enlace requerido 3</a> ).				
<b>Excepciones a las políticas del Banco:</b> Se solicitan las siguientes exenciones: una exención de las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el BID (documento GN-2349-9) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (documento GN-2350-9) en lo que concierne a dos aspectos: (a) elegibilidad de compañías y particulares, de manera tal que las compañías de cualquier país miembro del Banco Europeo de Inversiones puedan participar en las licitaciones; y (b) reconocimiento de las sanciones impuestas por el Banco Europeo de Inversiones a compañías y particulares que no están incluidos en la lista del BID de partes sancionadas por prácticas prohibidas (párrafo 3.11).				
Alineación estratégica				
Desafíos <sup>(d)</sup> :	SI	<input type="checkbox"/>	PI	<input checked="" type="checkbox"/>
			EI	<input checked="" type="checkbox"/>
Temas transversales <sup>(e)</sup> :	GD	<input checked="" type="checkbox"/>	CC	<input checked="" type="checkbox"/>
			IC	<input type="checkbox"/>

<sup>(a)</sup> Cofinanciamiento conjunto por medio de un préstamo directo del Banco Europeo de Inversiones al Gobierno de Haití por un monto de hasta €25.000.000, equivalente a US\$28.990.000 al tipo de cambio vigente el 2 de agosto de 2018, y supeditado a la aprobación del consejo de administración del Banco Europeo de Inversiones.

<sup>(b)</sup> Cofinanciamiento (financiamiento no reembolsable para proyectos específicos) de la Unión Europea por un monto de hasta €20.000.000, equivalente a US\$23.190.000 al tipo de cambio vigente el 2 de agosto de 2018, y supeditado a la aprobación de la Unión Europea.

<sup>(c)</sup> Fondos de contrapartida del beneficiario para la compra de equipo para la torre de control del Aeropuerto Internacional Toussaint Louverture por un monto de US\$6.000.000.

<sup>(d)</sup> SI: inclusión social e igualdad; PI: productividad e innovación; EI: integración económica

<sup>(e)</sup> GD: igualdad de género y diversidad; CC: cambio climático y sostenibilidad ambiental; IC: capacidad institucional y Estado de derecho.

## I. DESCRIPCIÓN Y SEGUIMIENTO DE LOS RESULTADOS

### A. Antecedentes, problema abordado y justificación

- 1.1 **Contexto económico y social.** Haití ha pasado por un proceso de profunda evolución económica y social tras el terremoto de 2010. Esta transformación se dio en el marco de un importante programa de reconstrucción e inversiones financiado por donantes, que ha ayudado a superar la exclusión social y a lograr mejoras institucionales. Partiendo del trabajo de reconstrucción, el Gobierno de Haití anunció un plan estratégico de desarrollo<sup>1</sup> en mayo de 2012 para construir una economía nueva, moderna, diversificada, competitiva e incluyente. En el plan se ponen de relieve ámbitos que ofrecen importantes oportunidades económicas para Haití, como la agroindustria, las manufacturas ligeras y el turismo<sup>2</sup>. En la Hoja de Ruta del Gobierno<sup>3</sup> se hace referencia al desarrollo del turismo y la agricultura con la ampliación de la conectividad vial para fomentar el crecimiento fuera de la capital, a fin de llevar empleos sumamente necesarios a las regiones menos desarrolladas del país. En particular, se menciona la rehabilitación de la Ruta Nacional 5 (RN5) y la conexión de Gonaïves con Port-de-Paix en el norte del país<sup>4</sup> (párrafos 2.8 y 2.9).
- 1.2 A pesar de las ventajas comparativas del país, como la proximidad y el acceso preferencial a importantes mercados internacionales y una diáspora dinámica, Haití está menos integrado en la red mundial de compañías navieras que muchos países en desarrollo, y el costo de carga y descarga de un contenedor estándar en Puerto Príncipe es el más alto de los puertos del Caribe<sup>5</sup>. Las deficiencias en materia de accesibilidad del transporte han limitado el crecimiento económico del país, el acceso de la gente a servicios y el desarrollo social<sup>6</sup>. El desempeño de Haití en el sector vial también es deficiente, con grandes partes del territorio poco conectadas. Según datos recientes, solo 38% de la gente que vive en zonas rurales tiene acceso a caminos transitables todo el año<sup>7</sup>. De acuerdo con el índice elaborado por el Banco (véanse el Gráfico 1 y el [enlace opcional 1](#)), el pequeño porcentaje de caminos pavimentados y la baja densidad de caminos son los dos factores que más influyen en la posición baja de Haití en la clasificación. La cobertura limitada y el poco acceso a caminos pavimentados afecta no solo la competitividad internacional de Haití (párrafo 1.4), sino también su desarrollo socioeconómico.
- 1.3 La baja cobertura de caminos también restringe el acceso a servicios básicos y a empleos buenos y bien remunerados. El país tiene la mayor población del Caribe y

---

<sup>1</sup> [Plan stratégique de développement d'Haiti.](#)

<sup>2</sup> En las zonas urbanas, el desempleo afecta al 40% de la fuerza laboral. En las zonas rurales, solo 10% de la fuerza laboral tiene trabajo asalariado; el 90% restante no tiene una fuente constante de ingresos. [Banco Mundial, 2014.](#)

<sup>3</sup> [Hoja de Ruta del Gobierno del presidente Jovenel Moïse.](#)

<sup>4</sup> [Mapa de Haití.](#)

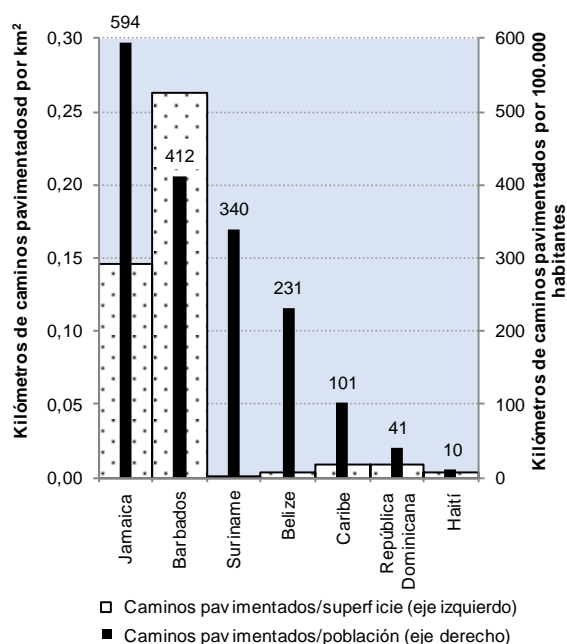
<sup>5</sup> El costo de importación por contenedor en Haití es de US\$690, en comparación con US\$145 para la región. Datos de APN y [Guerrero y Abad, 2013.](#)

<sup>6</sup> Haití se clasifica en el lugar 163 entre 187 países (0,483) en los Indicadores de Desarrollo Humano. Véase [PNUD.](#)

<sup>7</sup> La cobertura de caminos es baja desde el punto de vista tanto de la población (0,4 km/1.000 habitantes) como de la superficie del país (0,12 km/km<sup>2</sup>), en comparación con otros países tales como la República Dominicana (1,98 km/1.000 hab., 0,41 km/km<sup>2</sup>), El Salvador (1,75 km/1.000 hab., 0,48 km/km<sup>2</sup>), Honduras (3,34 km/1.000 hab., 2,31 km/km<sup>2</sup>) y Nicaragua (3,92 km/1.000 hab., 1,64 km/km<sup>2</sup>).

el mayor porcentaje de personas que viven debajo del umbral de pobreza<sup>8</sup>. La pobreza es particularmente problemática en las zonas rurales, donde 37,8% de la gente vive por debajo del umbral de pobreza extrema y 74,9% por debajo del umbral de pobreza moderada<sup>9</sup>. Las regiones más pobres de Haití son las más distantes y aisladas de la capital (véase el Cuadro 1).

Gráfico 1. Densidad de caminos en el Caribe



Cuadro 1. Densidad de caminos e indicadores socioeconómicos seleccionados de Haití

Departamentos	Nacionales	Departamentales	Terciarios	Total		Porcentaje de la producción nacional		Porcentaje de personas que viven por debajo del umbral de pobreza extrema
				km	%	Ganadería	Agricultura	
Artibonite	170	225	388	782	18%	27%	17%	39%
Ouest	130	172	297	599	14%	12%	10%	26%
Sud	112	148	256	516	12%	13%	7%	31%
Sud Est	105	138	238	481	11%	7%	3%	29%
Nord Ouest	98	129	223	450	10%	6%	7%	47%
Centre	97	128	221	446	10%	9%	9%	43%
Nord	85	112	193	389	9%	7%	14%	49%
Nord Est	57	75	130	262	6%	7%	10%	61%
Grand'Anse	48	64	110	223	5%	8%	13%	33%
Nippes	48	64	110	223	5%	5%	10%	22%
Total (km)	950	1.255	2.166	4.370				
%	22%	29%	50%					

Fuente: Cálculos propios con datos del MTPTC, el Ministerio de Agricultura, Recursos Naturales y Desarrollo Rural (MARNDR) y la Encuesta sobre las condiciones de vida de los hogares después del sismo (IHSI, 2012).

<sup>8</sup> El índice de recuento de la pobreza de Haití, es decir, de personas con ingresos de US\$1,90 al día (PPA de 2011), es de 54%, seguido de Honduras (19%) y Bolivia (7,7%) ([Indicadores de desarrollo del Banco Mundial](#)).

<sup>9</sup> Más de 80% de las personas que viven en la pobreza extrema se encuentran en zona rurales, donde 38% de la gente vive en la pobreza extrema, en comparación con 12% en las zonas urbanas y 5% en Puerto Príncipe. En los departamentos Nord-Ouest y Artibonite, las tasas de pobreza moderada y extrema son de 82% y 60%, respectivamente ([Banco Mundial, 2012](#)).

- 1.4 Las economías insulares de bajos ingresos dependen sobremanera de la calidad, la frecuencia y el costo del transporte para integrarse en mercados que representan salidas para sus productos y fuentes de bienes importados. Por ello, el acceso eficiente al transporte, ya sea terrestre, marítimo o aéreo, tiene un efecto importante en la competitividad de las economías.
- 1.5 La agricultura en Haití, que en su mayor parte es en pequeña escala, sufre a causa de la mala conectividad del país, el costo elevado del transporte y los desastres naturales relacionados con fenómenos meteorológicos<sup>10</sup>. Una mejor conectividad vial podría llevar a mejoras de la producción agrícola en Haití al posibilitar un aumento de la superficie cultivada<sup>11</sup>. También podría mejorar los ingresos derivados de los productos agrícolas en general y de la producción de mango en particular gracias a un mayor acceso a los mercados<sup>12</sup>. El mango es el principal cultivo de exportación de Haití y la fruta que más se cultiva en el país. Haití se encontraba entre los diez principales países productores de mango del mundo hasta fines de los años ochenta y era uno de los diez principales países exportadores de mango hasta principios de los años noventa<sup>13</sup>. Sin embargo, sus exportaciones de mango no han aumentado en los últimos veinte años, principalmente porque entre 70% y 80% de la fruta producida se daña en el trayecto del árbol al centro de exportación debido a los métodos de producción y transformación y las deficiencias de la logística<sup>14</sup>.
- 1.6 **El sistema de rutas nacionales** tiene 4.371 km de longitud y comprende 950 km de rutas nacionales (21%), 1.255 km de caminos departamentales (29%) y 2.166 km de caminos rurales (50%) (véase el Cuadro 2). Después del terremoto de 2010, el Gobierno de Haití dio prioridad al restablecimiento de la red vial nacional y la red urbana a un estado equivalente al anterior al terremoto. Para eso se necesitaron inversiones anuales continuas, que ascendieron a US\$356,5 millones entre 2011 y 2016. Los efectos de estas inversiones acumulativas en la mejora de la infraestructura vial en las zonas de producción, la integración de las capitales de departamento por medio de caminos pavimentados y el desarrollo de corredores de integración para reforzar los vínculos entre puertos marítimos internacionales y su confiabilidad están comenzando a verse en indicadores internacionales tales como

---

<sup>10</sup> Debido a la falta de caminos transitables todo el año, en las zonas alejadas se pierde hasta 30% de la producción agrícola. Las tarifas elevadas de transporte (US\$0,21 TKm) se deben a que más de 50% del territorio del país no está bien conectado por caminos. Las tarifas de transporte por carretera son más altas en Jamaica (US\$0,29 TKm), son similares en Barbados (US\$0,21 TKm) y Suriname (US\$0,21 TKm) y son más bajas en la República Dominicana (US\$0,14 TKm), Belize (US\$0,07 TKm) y Honduras ([Índice de logística de los fletes](#)).

<sup>11</sup> Aggarwal, 2015; Ali, 2011; y Khandler, 2009.

<sup>12</sup> En las publicaciones se señala que una mejora de la infraestructura vial fomenta el uso de técnicas modernas de producción agrícola y lleva a la adopción de la tecnología. La disminución de los costos de transporte tiene un efecto positivo en la cantidad de alimentos básicos locales producidos con técnicas modernas (Ali et al., 2015).

<sup>13</sup> Evaluación de la cadena de valor del mango haitiano (2010).

<sup>14</sup> El mango de tipo francisque tiene una duración en almacén de 14 días y hay que refrigerarlo dentro de los tres días siguientes a la cosecha ([Technoserve. Haitian Mango Sector: An Industry at Crossroads \(2014\)](#)).



la calificación de la Distancia a la Frontera<sup>15</sup>. Este esfuerzo acumulativo también ha redundado en grandes mejoras en la longitud de la red vial nacional, que ha aumentado 39,4% desde 2004. El porcentaje de caminos aceptables o en buen estado también aumentó, tanto para los caminos pavimentados como para los no pavimentados, entre 2004 y 2015 (véase el Cuadro 3).

**Cuadro 2. Sistema de rutas nacionales y jurisdicción**

Red	Pavimento	Grava	Tierra	TOTAL	%
Nacional	738	213	-	950	21
%	78%	22%	-		
Departamental	285	970	-	1.255	29
%	23%	77%	-		
Rural	-	-	2.166	2.166	50
<b>TOTAL</b>	<b>1.023</b>	<b>1.183</b>	<b>2.166</b>	<b>4.371</b>	
<b>Porcentaje del tipo de camino</b>	<b>23</b>	<b>27</b>	<b>50</b>		

Fuente: MTPTC, 2015.

**Cuadro 3. Situación de la red vial**

Año	Evolución del sistema vial nacional en km		Aceptable o en buena condición*	
	2004	2015	2004	2015
<b>Longitud del sistema vial</b>	3.400	4.371	20%	29%
<b>Pavimentado</b>	628	1.023	55%	62%
<b>No pavimentado</b>	2.772	3.349	12%	29%
<b>Red nacional</b>	690	950	N/A	37%
<b>Red departamental</b>	1.508	1.255	N/A	32%

Fuente: MTPTC 2016.

\*Aceptable o en buena condición según la definición del índice internacional de rugosidad (IIR): IIR<5 para caminos pavimentados e IIR<8 para caminos no pavimentados.

- 1.7 Sin embargo, en la transitabilidad del sistema vial nacional ha influido con el tiempo el bajo nivel de mantenimiento. El Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones (MTPTC) encargó un diagnóstico detallado del mantenimiento vial en el cual se señalaron la asignación de recursos y la capacidad institucional como las principales razones de la mala calidad de los caminos. En el informe se recomendó ampliar el mantenimiento regular con la participación de organizaciones

<sup>15</sup> La calificación de la Distancia a la Frontera de Haití ha mejorado en lo que respecta al comercio transfronterizo, pasando de 48,38 a 77,01 (2009-2016). En particular, el tiempo que se tarda en promedio en exportar e importar ha disminuido 11 y 18 días, respectivamente.

comunitarias<sup>16</sup> y adjudicar contratos de mantenimiento bajo la supervisión de la Unidad de Mantenimiento Vial<sup>17</sup>. En 2018 se presupuestaron US\$13,5 millones para el Fondo de Mantenimiento Vial; de esa suma, 84% se asignó al mantenimiento regular y 4% al mantenimiento periódico<sup>18</sup>.

- 1.8 Un programa que está preparando la División de Innovación para Servir al Ciudadano (IFD/ICS) busca reforzar la organización de la capacidad operativa del MTPTC como proveedor de servicios, en particular la Unidad de Mantenimiento Vial y las direcciones departamentales, a fin de incluir financiamiento para obtener los recursos humanos necesarios, fortalecer la capacidad de gestión y llevar un control del equipo.
- 1.9 **La Caravana para el Cambio** es una iniciativa encabezada por el gobierno para restablecer la infraestructura estratégica a fin de aumentar la producción agrícola y la seguridad alimentaria mejorando los caminos y el riego en las vastas zonas rurales de Haití. En octubre de 2017, el Gobierno de Haití compró maquinaria pesada por valor de US\$123 millones: cargadores, excavadoras, topadoras, compactadoras y camiones volquete, que están distribuyéndose entre las direcciones departamentales del MTPTC y el MARNDR. Las obras, que están a cargo del MTPTC, consisten en el despeje de drenajes y canales de riego, la protección de zonas propensas a inundaciones en pueblos y ciudades afectados por inundaciones periódicas y el mantenimiento de caminos departamentales para que los agricultores puedan llevar sus productos al mercado.
- 1.10 **Adaptación al cambio climático.** Haití es uno de los países con el índice de riesgo de desastres naturales más alto del mundo y con la menor capacidad de adaptación<sup>19</sup>. Incluso si no se tienen en cuenta los datos del terremoto de 2010, el número de muertes causadas por situaciones de emergencia en relación con la población es muy alto<sup>20</sup>. Algunos de los factores que influyen en esta clasificación del riesgo son la dinámica compleja generada por los factores de riesgo relacionados con el clima en el país, entre ellos la ubicación, el desarrollo económico y las tendencias de urbanización. Primero, Haití está situado en el cinturón de huracanes de la cuenca del Caribe, 80% del terreno del país es montañoso y hay más de 30 cuencas hidrográficas y de desagüe, caracterizadas por pendientes inestables y una intensa erosión del suelo. Segundo, la economía haitiana depende en gran medida de la agricultura para 75% del empleo de las

---

<sup>16</sup> La mayor parte del mantenimiento regular está a cargo de organizaciones comunitarias y de las direcciones departamentales del MTPTC. El mantenimiento regular realizado por organizaciones comunitarias contribuye a la creación de empleos en la zona de influencia del camino. Las organizaciones comunitarias son organizaciones de base contratadas por el MTPTC por lo general para segmentos de caminos de 5 km, pero el proceso está politizado y es engorroso y las organizaciones comunitarias no se ciñen a normas para el servicio que prestan.

<sup>17</sup> La creación de la Unidad de Mantenimiento Vial fue una condición establecida en la operación no reembolsable en apoyo de reformas de política 3175/GR-HA.

<sup>18</sup> En 2009, el Fondo de Mantenimiento Vial obtuvo US\$3 millones del impuesto a los carburantes, mientras que el presupuesto necesario para las obras de mantenimiento era de US\$21,7 millones para la red vial en su totalidad (véase el [anexo](#)).

<sup>19</sup> [Natural Disaster Hotspots, a Global Risk Analysis \(Banco Mundial, 2005\)](#).

<sup>20</sup> Entre 2014 y 2017, Haití sufrió más desastres por 1.000 km<sup>2</sup> (5,0) que otros países: República Dominicana (1,2), Jamaica (3,1), Nicaragua (0,5) y Honduras (0,6). [Haiti - Towards a New Narrative: Systematic Country Diagnostic \(Grupo del Banco Mundial, 2015\)](#).

familias rurales de bajos ingresos<sup>21</sup>, actividad que se ve afectada por factores perturbadores del clima y en particular por los desastres naturales. Por último, la tasa de urbanización del país es la más rápida del continente<sup>22</sup>. En vista de la complejidad de la geografía del país, los caminos tienden a cruzar zonas propensas a inundaciones, de modo que las personas que se asientan a la vera de los caminos son más vulnerables.

- 1.11 Se hizo una evaluación somera de la vulnerabilidad a factores de estrés relacionados con el clima, como las precipitaciones y el aumento del número de días con temperaturas superiores a 35°C ([enlace opcional 12](#)). Asimismo, se ha iniciado una evaluación exhaustiva del riesgo y la resiliencia en relación con el clima para refinar los criterios que se incorporarán en el diseño de la RN5 (párrafos 1.1 y 2.8-2.10). Estos estudios consisten en un análisis cualitativo para detectar posibles modalidades de falla y un análisis cuantitativo del riesgo. El análisis se basa en un modelo de riesgo de inundaciones que incluye un modelo hidrológico-hidráulico complementario, el cual tiene en cuenta el cambio climático e incorpora un modelo de vulnerabilidad, a fin de cuantificar el riesgo de inundación de los caminos y las pérdidas económicas relacionadas con los daños causados por las inundaciones. Estos análisis proporcionan información decisiva para que el diseño de los drenajes y el alineamiento de la RN5 puedan adaptarse al cambio climático y se calculen con parámetros hidráulicos adecuados ([enlace opcional 7](#)).
- 1.12 Además, se hará una “evaluación de la vulnerabilidad a fenómenos meteorológicos extremos”, a veces conocida como análisis de puntos azules, para fundamentar la integración de los riesgos relacionados con el cambio climático en la priorización de intervenciones para asegurar la resiliencia de la transitabilidad de la red vial de Haití. El análisis de puntos azules servirá de base para las decisiones que deban tomarse al seleccionar opciones —como la intensificación del mantenimiento, la construcción de alcantarillas más grandes, caminos elevados o conexiones redundantes en la red— y para la priorización del proyecto de operación global para obras múltiples (párrafo 2.1). De esta forma, el análisis de puntos azules respaldará el esfuerzo para aumentar la resiliencia de la red de transporte de Haití en un contexto de escasos recursos y aumento de la incertidumbre climática, posibilitando la priorización de inversiones y la propuesta de medidas de adaptación que funcionen en un gran número de situaciones.
- 1.13 El programa contendrá lo siguiente para reducir la posible vulnerabilidad de las obras que se financiarán: (i) un análisis de los estudios técnicos de la muestra representativa para detectar zonas geográficas vulnerables; (ii) un análisis de la vulnerabilidad de la infraestructura basado en modelos del clima con una resolución de 0,25 grados (25 km) para todo el país; (iii) un análisis de las directrices y los criterios del MTPTC para el diseño de caminos y puentes y su aplicación a los diseños técnicos, a fin de comprobar que se apliquen los parámetros de diseño a la estabilización de pendientes, la elevación de terraplenes, la altura libre y el tamaño de los drenajes, teniendo en cuenta el intervalo de recurrencia de las precipitaciones, y (iv) una priorización de las intervenciones para asegurar la resiliencia y transitabilidad de la red vial.

---

<sup>21</sup> [Encuesta sobre las condiciones de vida de los hogares después del sismo \(IHSL, 2012\).](#)

<sup>22</sup> [Enjeux et défis de la lutte contre la pauvreté dans le Transport Routier. MTPTC \(2010\).](#)

- 1.14 **Seguridad vial.** Una gran variedad de factores de riesgo, como el mejor estado de los caminos y la escasa aplicación de las leyes viales, que posibilitan la conducción a mayor velocidad, así como el uso creciente de motocicletas sin casco y el envejecimiento y la falta de mantenimiento del parque automotor, llevaron a un aumento de los accidentes de tránsito entre 2009 y 2013<sup>23</sup>. En el Departamento Central de la Policía Caminera se está estableciendo un Sistema de Información sobre Accidentes financiado por el Banco para determinar mejor las causas y formular intervenciones específicas. El sistema abarca la elaboración de mapas de incidentes, herramientas estadísticas, cuestionarios digitales y una aplicación móvil para la recopilación de datos. Además, con el apoyo del Banco, en 2015 el MTPTC creó la Célula de Seguridad Vial y elaboró una estrategia quinquenal de seguridad de la red vial. En el marco de esta estrategia y aprovechando la índole transversal de la seguridad vial, el Banco está apoyando el trabajo del MTPTC de coordinación de una iniciativa de mesas redondas multisectoriales con interesados clave de distintas organizaciones, entre ellas otros ministerios, donantes internacionales y organizaciones de la sociedad civil.
- 1.15 **Transporte aéreo.** Se está rehabilitando la pista del Aeropuerto Internacional Toussaint Louverture con financiamiento del Banco. Se prevé que las obras concluirán en octubre de 2018. Las intervenciones consisten en la prolongación y pavimentación de la pista, la construcción de un sistema de desagüe y la instalación de un nuevo sistema de iluminación para posibilitar las operaciones nocturnas. Sin embargo, tras el terremoto de 2010, las operaciones de control del tráfico aéreo se han efectuado en instalaciones móviles y transitorias.
- 1.16 **Integración de la dimensión de género.** A pesar de que las mujeres haitianas representan 52% de la población y encabezan 44% de las familias, presentan una tasa de desempleo 20% mayor que los hombres y sus salarios son 32% menores que los de los hombres<sup>24</sup>. Eso puede atribuirse en parte a que las mujeres tienden a tener empleos informales (tres de cada cuatro mujeres) y con una remuneración más baja, como en el trabajo doméstico, el sector de la agricultura y la comercialización de productos agrícolas y bienes manufacturados. Según un estudio del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), las mujeres están sobrerrepresentadas en actividades relacionadas con el comercio y el transporte de productos agrícolas y no agrícolas entre mercados urbanos y rurales. Las condiciones de trabajo de estas mujeres, conocidas como *Madan Saras*, son difíciles en lo que se refiere al acceso a servicios de transporte, el acceso al crédito y la seguridad personal (véase el [enlace opcional 9](#)).
- 1.17 En operaciones anteriores en el sector del transporte, el Banco ayudó al MTPTC a poner en marcha actividades para aumentar la participación de la mujer, con la capacitación en empleos no tradicionales, y reducir la violencia de género en las comunidades cercanas a campamentos de personal de obras civiles. Hay pruebas empíricas de que las intervenciones en el sector del transporte en las zonas rurales con componentes orientados específicamente a la dimensión de género pueden llevar a un aumento de la participación económica de las mujeres y sus ingresos

---

<sup>23</sup> Avances en seguridad vial en América Latina y el Caribe 2010-2012. BID.

<sup>24</sup> Fuentes: <http://databank.worldbank.org>. Banco Mundial (2015), *Haiti: Systematic Country Diagnostic*; y PNUD (2015), *Entrepreneurs dans l'économie haïtienne: des marches aux politiques publiques*.

como consecuencia del mayor acceso a mercados, oportunidades económicas y servicios.

- 1.18 **Participación del Banco en el sector y lecciones aprendidas.** El Banco ha apoyado al sector vial por medio de su participación activa en la administración, el diseño y el financiamiento de numerosos proyectos, acumulando un caudal muy rico de conocimientos y experiencias relacionados con el sector. Durante los últimos siete años, el BID aprobó operaciones no reembolsables para inversiones en transporte por un total de US\$378,5 millones<sup>25</sup> para rehabilitar las rutas nacionales RN1, RN2, RN7 y RN8. Con este programa se financiará la construcción de la RN5, la última ruta no pavimentada de la red vial nacional.
- 1.19 Entre las principales lecciones aprendidas cabe señalar las siguientes: (i) hay que contar con diseños ejecutivos antes de contratar las obras civiles a fin de mitigar las variaciones del costo entre el presupuesto para el proyecto, el precio de licitación y el costo final de las obras; (ii) hay que contratar una empresa supervisora antes de contratar la empresa constructora, con tiempo suficiente para hacer un análisis satisfactorio de las propuestas y los diseños técnicos; (iii) es necesario comenzar a ejecutar el plan de acción para el reasentamiento antes del inicio de las obras civiles; (iv) es importante asegurar que se cuente con los fondos para las expropiaciones antes del inicio de las obras civiles, y (v) es necesario priorizar las técnicas de administración de activos y las inversiones. Estas lecciones han sido integradas plenamente en este programa de las siguientes formas: (i) incluyendo el requisito de que se usen diseños ejecutivos para todas las licitaciones de obras civiles; (ii) programando la licitación y contratación de servicios de supervisión antes del inicio de las obras civiles; (iii) incorporando fondos para el reasentamiento e indemnizaciones en el alcance de la operación no reembolsable, y (iv) incorporando fondos para la gestión adecuada de activos y el mantenimiento.
- 1.20 **Estado de la ejecución.** Al primer semestre de 2018 se había avanzado en la ejecución con respecto a la construcción de caminos. Alrededor de 154 km de la red de caminos primarios están en construcción<sup>26</sup>. Las obras del tramo Gonaïves-Ennery (RN1) se encuentran en la etapa final de construcción y la rehabilitación del tramo Plaisance-Camp Coq (RN1) y la pista del Aeropuerto Internacional Toussaint Louverture están en plena ejecución, en tanto que se ha firmado un contrato para completar el tramo Les Cayes-Jeremie (RN7). A pesar de los esfuerzos del Banco para financiar actividades de apoyo institucional y creación de capacidad, el número creciente de proyectos en ejecución ha aumentado las presiones en la unidad ejecutora central del MTPTC, lo cual muestra que se necesita una capacidad de ejecución más eficaz para administrar de manera

---

<sup>25</sup> Operaciones aprobadas, montos y porcentaje desembolsado (al 24 de agosto de 2018): 2348/GR-HA, US\$29 millones (100%); 2663/GR-HA, US\$55 millones (100%); 2794/GR-HA, US\$53 millones (90,8%); 2898/GR-HA, US\$17,5 millones (100%); 3085/GR-HA, US\$50 millones (53,4%); 3175/GR-HA, US\$12 millones (100%); 3190/GR-HA, US\$50 millones (53,2%); 3474/GR-HA, US\$27 millones (100%); 3570/GR-HA, US\$65 millones (17,1%), y 3382/GR-HA, US\$20 millones (47,1%).

<sup>26</sup> Gonaïves-Ennery (26,3 km), Ennery-Plaisance (23 km) y Plaisance-Camp Coq (10,6 km) en la RN1; Croix des Bouquets-Fonds Parisien (25,0 km) en la RN8 y Camp Perrin-Jérémie (68,97 km) en la RN7.

adecuada la cartera de complejidad creciente y la mayor demanda de seguimiento de las políticas ambientales y sociales durante la construcción y con anterioridad<sup>27</sup>.

- 1.21 Desde 2007, se elaboraron una serie de medidas para fortalecer la capacidad institucional en el MTPTC. Estos esfuerzos se centraron en desarrollar capacidades gerenciales y técnicas en el ministerio y la unidad ejecutora central a fin de mejorar las prácticas de contratación, ofrecer capacitación en profundidad sobre contratos FIDIC, mejorar la gestión ambiental y social y la implementación de un marco sólido para reasentamientos involuntarios. Para continuar estos esfuerzos, este programa ampliará el apoyo institucional a otros ámbitos, como la gestión de activos, prácticas de seguridad en el diseño vial, prácticas para la gestión más eficiente de proyectos mediante drones y modelos digitales del terreno, y un sistema modernizado de gestión del mantenimiento.
- 1.22 Según la comunidad de donantes, el proceso de reasentamiento es el principal obstáculo para la construcción de caminos en Haití. El Banco está trabajando en cuatro medidas correctivas. Primero, se hizo un análisis de la recopilación de datos para elaborar un mapa de los procesos de reasentamiento e indemnizaciones en el país. Segundo, el apoyo institucional se concentra en el Comité Permanente de Adquisiciones Amistosas<sup>28</sup>, principal órgano intergubernamental que interviene en las expropiaciones. Con ese fin, se ha contratado una empresa especializada en la gestión de expropiaciones e indemnizaciones para que proporcione apoyo logístico y lleve a cabo procedimientos mejorados, entre ellos un proceso de dos pasos de verificación de la propiedad de la tierra combinado con un proceso nuevo de resolución temprana de los diferentes casos, facilitando los pagos subsiguientes a las personas afectadas. Tercero, se encargó un sistema de gestión de la información para facilitar el intercambio de información (estudio de la población afectada, inventario edilicio geocodificado, seguimiento de procesos y gestión de reclamaciones) entre las instituciones participantes (párrafo 3.5). Por último, el costo de las expropiaciones ya no los financiará el Gobierno de Haití, sino el Banco. Además, con financiamiento del BID, uno de los miembros de gabinete del MTPTC dará seguimiento a las expropiaciones financiadas por el BID.
- 1.23 **Identificación del problema.** A pesar del aumento de las inversiones en el sector vial de Haití, todavía persisten varios problemas: (i) baja densidad y falta de disponibilidad de infraestructura vial en buen estado<sup>29</sup>, así como pocas conexiones terrestres con ciudades portuarias a lo largo de la costa, lo cual afecta el acceso a los diversos centros de producción y desde los mismos y eleva los costos del

---

<sup>27</sup> El Informe de Evaluación del Gasto Público y la Contabilidad Financiera contiene la evaluación más reciente de los sistemas de gestión financiera de Haití. En el informe se señala que es necesario mejorar los sistemas de gestión financiera y los mecanismos de control externo del país para cumplir los requisitos de los proyectos financiados por la Unión Europea.

<sup>28</sup> Por medio de la Ley de expropiaciones con fines de utilidad pública, aprobada en septiembre de 1979, se creó el Comité Permanente de Adquisiciones Amistosas con el fin de conciliar el interés público general con los intereses de las personas afectadas por proyectos de construcción. El papel del comité consiste en determinar el valor de las propiedades que vayan a ser expropiadas, llegar a un acuerdo con las partes afectadas y asegurar que se pague una indemnización adecuada. El comité coordina su trabajo con notarios para verificar los títulos de propiedad y el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) para pagar el costo de las expropiaciones.

<sup>29</sup> Aunque puede considerarse que 71% de los caminos pavimentados están en buen estado (IIR<3), estos caminos representan solamente 15% de la red vial nacional.

transporte; (ii) poca capacidad institucional para coordinar la cartera creciente de proyectos, y (iii) dificultades propias de una gestión integral de los activos viales, entre ellas la elaboración de contratos plurianuales de servicios de mantenimiento para la red vial nacional y la capacidad del MTPTC para realizar una labor de mantenimiento vial eficaz por administración directa.

- 1.24 **Impacto multisectorial y logística de los fletes.** El programa propuesto contribuirá a un aumento de la productividad agrícola al reducir los costos de transporte y facilitar el acceso a mercados, complementando de esta forma las operaciones aprobadas por el Banco en el sector de la agricultura en los departamentos Artibonite y Nord-Ouest (1646/SF-HA, 2390/GR-HA, 3260/GR-HA, 3622/GR-HA). Además, las medidas de mitigación de inundaciones financiadas por el Banco ayudarán a prevenir daños de la RN5 por medio del control de las inundaciones repentinas. El programa generará sinergias con programas sociales del BID en el departamento Artibonite, proporcionando acceso a escuelas, atención de salud y servicios. Por último, por medio de los estudios sectoriales del Componente 4, el programa ayudará a comprender mejor las cadenas de valor clave de la agricultura y los arreglos de logística de los servicios de transporte.
- 1.25 **Alineación estratégica.** El programa está incluido en el Informe sobre el Programa de Operaciones (documento GN-2915) y concuerda con la Estrategia de País con Haití 2017-2021 (documento GN-2904), ya que la mejora de la infraestructura de transporte es una de las prioridades para mejorar el clima de negocios. El programa del Banco durante la Estrategia de País 2011-2015 incluía un enfoque de recuperación tras el terremoto, con operaciones anuales de menor envergadura que ayudaron a mitigar los riesgos ocasionados por un entorno incierto para la ejecución de proyectos, pero que generaron mayores costos de transacción en la ejecución. Para mejorar la eficiencia y eficacia, el documento GN-2904 se centra en la consolidación de la cartera, en particular en la aprobación de menos operaciones con mayores montos.
- 1.26 El programa concuerda con la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020 (documento AB-3008) y contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (documento GN-2727-6) por medio del indicador de caminos construidos o mejorados. El programa está alineado estratégicamente con los siguientes desafíos para el desarrollo: (i) **productividad e innovación**, ya que la rehabilitación de la infraestructura vial mejorará la conectividad, reducirá los costos de transporte y la duración de los viajes, y aumentará el acceso a los mercados, y (ii) **integración económica** por medio de conexiones por carretera con puertos marítimos. Además, el programa está alineado estratégicamente con los temas transversales del **cambio climático y la sostenibilidad ambiental**, ya que la rehabilitación aumentará la resiliencia de la red vial, y con **el género y la diversidad**, ya que el proyecto conducirá a mejores resultados en el mercado laboral para las mujeres comerciantes. De acuerdo con el enfoque conjunto de los bancos multilaterales de desarrollo del seguimiento de actividades relacionadas con el cambio climático<sup>30</sup>, alrededor de 50% del financiamiento del BID para este programa se invertirá en actividades de adaptación al cambio climático, lo cual contribuye a la meta del Grupo BID de que el financiamiento de actividades relacionadas con el cambio

---

<sup>30</sup> [Joint Report On Multilateral Development Banks' Climate Finance.](#)

climático llegue a 30% de las operaciones combinadas del BID y la Corporación Interamericana de Inversiones (CII) aprobadas para fines de 2020.

- 1.27 El programa concuerda con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (documento GN-2710-5), ya que apoya los siguientes principios: (i) infraestructura que propicia el crecimiento económico, proporciona acceso y fomenta la integración regional y mundial, y (ii) planificación, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial para facilitar la prestación de servicios de buena calidad que promuevan el crecimiento sostenible e incluyente del país. Por último, el programa concuerda con el Documento de Marco Sectorial de Transporte (documento GN-2740-7), al ayudar a mejorar la cobertura, la capacidad, la calidad y la conectividad de la infraestructura y los servicios de transporte conexos.

#### **B. Objetivo, componentes y costo**

- 1.28 El objetivo del programa es seguir mejorando la calidad, la accesibilidad y la seguridad de la infraestructura de transporte de Haití con un aumento de la cobertura de caminos pavimentados y la rehabilitación y mejora de la infraestructura de transporte y caminos departamentales que conectan centros de producción con mercados locales. El programa también promoverá una mayor eficiencia del sector al incorporar las obras en sistemas de gestión del mantenimiento vial y crear capacidad en el MTPTC.
- 1.29 **Componente 1. Intervenciones en infraestructura de transporte a nivel nacional (US\$150,00 millones).** Con este componente se financiará (i) la rehabilitación y mejora de tramos de la red vial nacional (párrafos 2.8-2.10); (ii) la infraestructura de transporte aéreo; (iii) medidas de remediación social y ambiental y de seguridad vial; (iv) un programa de contratos de mantenimiento que se iniciará con un contrato piloto para la RN4 y otras rutas nacionales rehabilitadas anteriormente con financiamiento del BID, y (v) supervisión de las obras civiles por empresas especializadas.
- 1.30 Este componente incluye US\$6 millones en fondos de contrapartida de la Oficina Nacional de Aviación Civil para la compra de equipo para la torre de control del Aeropuerto Internacional Toussaint Louverture: (i) un sistema de manejo de mensajes del control de tráfico aéreo, que posibilita la transmisión, el procesamiento y el almacenamiento de mensajes aeronáuticos relacionados con redes internacionales, y (ii) la plataforma automatizada de gestión del tráfico aéreo. Este equipo asegurará una mejor coordinación con los organismos regionales de gestión del tráfico y mejorará la facturación de regalías por uso del espacio aéreo, aumentando así los recursos financieros para la cuenta de la aviación civil haitiana. La intervención abarcará la construcción y el equipo de la torre, así como la capacitación adecuada de los operadores en el uso de los sistemas nuevos. Debido a la complejidad de las obras, se usará un enfoque de modelado de información para la edificación para la gestión de la construcción de la torre de control, con el apoyo de una empresa especializada en proyectos de infraestructura aeroportuaria.
- 1.31 **Componente 2. Intervenciones en la red de caminos departamentales y rurales (US\$42,00 millones).** Con este componente se financiarán (i) la rehabilitación y mejora de caminos departamentales y rurales con contratos tradicionales; (ii) obras realizadas por el MTPTC por administración directa



(párrafo 1.9); (iii) la mitigación del impacto ambiental y social, y (iv) la supervisión de todas las obras civiles. Como parte de este componente se dará seguimiento a los resultados de la operación de cooperación técnica ATN/OC-16301-HA, Apoyo a la Definición de Proyectos de Caminos Rurales en Haití, cuya finalidad es promover y mejorar la planificación de las inversiones en la red de caminos departamentales y rurales de Haití con el desarrollo de una metodología de priorización, intervenciones y planes de contratación.

- 1.32 Con este componente se apoyará la Caravana para el Cambio (párrafo 1.9) a fin de ofrecer acceso a caminos transitables todo el año por administración directa<sup>31</sup> de tramos situados en los departamentos Nord Ouest, Nord y Nord Est. Con este método de adquisiciones se reembolsará solamente el costo del combustible, los materiales y viáticos limitados. Véanse en el [enlace opcional 15](#) más detalles de la ejecución y los criterios para el reembolso acordados con el Gobierno de Haití<sup>32</sup>: se admitirán solamente intervenciones de la categoría C; se reembolsarán solamente los gastos correspondientes a tramos de 5 km completamente terminados; y las obras serán realizadas por las direcciones departamentales con equipo perteneciente al Estado bajo la supervisión de un ingeniero designado por el MTPTC. El Laboratorio Nacional de Edificación y Obras Públicas (LNBTP) se encargará del control de calidad.
- 1.33 En vista de la índole de las intervenciones, en el marco de este programa no se financiarán servicios proporcionados por el LNBTP ni mano de obra complementaria del Servicio de Construcción de Rutas del MTPTC.
- 1.34 **Componente 3. Programa de mejora de puentes (US\$65,18 millones).** Este componente aumentará la resiliencia de los tramos seleccionados al proporcionar conectividad estratégica con la red vial nacional. En el marco de este componente se financiarán intervenciones en puentes situados en caminos nacionales, departamentales y rurales. Se han priorizado las intervenciones para facilitar el acceso de los productos a los mercados y el acceso a servicios básicos y a la población servida (véase el [enlace opcional 16](#)). Con este componente se financiarán también diseños técnicos, estudios técnicos y ambientales, la creación de capacidad y la supervisión de las obras de construcción por compañías privadas. Las intervenciones consistirán en la rehabilitación y reparación de estructuras existentes o la construcción de puentes nuevos. Los puentes se catalogarán según la luz y se considerarán contratos para el diseño y la construcción de puentes con una luz de 60 metros como máximo. Las intervenciones se agruparán por lotes, teniendo en cuenta las evaluaciones de riesgo y vulnerabilidad, a fin de asegurar que se realicen intervenciones que aumenten la resiliencia al cambio climático con modelajes apropiados de cuencas e inundaciones.
- 1.35 La creación de capacidad consistirá en apoyo para establecer un sistema de administración de puentes y fortalecer la Unidad de Administración de Puentes en

---

<sup>31</sup> La administración directa consiste en servicios de construcción, rehabilitación, reparación o demolición prestados por empleados del gobierno utilizando equipo perteneciente al Estado.

<sup>32</sup> Se ha firmado un memorando de entendimiento en el cual se establecen las especificaciones técnicas, los caminos abarcados por el programa y los costos unitarios correspondientes.

el MTPTC, con personal técnico y capacitación sobre métodos óptimos de evaluación de puentes y administración de activos<sup>33</sup>.

- 1.36 **Componente 4. Fortalecimiento del sector de la infraestructura vial (US\$18,0 millones).** Con este componente se financiarán estudios sectoriales, diseños técnicos y estudios ambientales y sociales y se seguirá apoyando el fortalecimiento del MTPTC (párrafos 1.16, 1.20-1.21) y la Unidad de Mantenimiento Vial. Esta tarea de fortalecimiento ayudará a asegurar la sostenibilidad a largo plazo de las inversiones en infraestructura financiadas por el Banco y otros donantes, ya que un equipo de mantenimiento más capaz y mejor preparado para responder aumentará continuamente su capacidad y pericia, con lo cual podrá asumir responsabilidades mayores y más estratégicas. Con este componente se financiará también el establecimiento de un sistema de administración vial, la actualización del inventario de la red vial nacional y una base de datos para la gestión de operaciones de mantenimiento.
- 1.37 Este componente también apoyará la acción del MTPTC para fortalecer su capacidad operativa (párrafo 1.9), proporcionando herramientas para la administración de activos y equipo a fin de asegurar que el equipo recién comprado se mantenga en buen estado y prolongar su vida útil más allá de la garantizada por el proveedor. Se instituirá un programa de capacitación de operadores de equipo, tanto hombres como mujeres, para apoyar la tarea del gobierno.
- 1.38 Además, el programa proporcionará financiamiento para los siguientes aspectos de la seguridad vial<sup>34</sup>: (i) ampliación del Sistema de Información sobre Accidentes (párrafo 1.14) a fin de extenderlo a todo el país; (ii) auditorías de la seguridad vial y diseños técnicos, tratamiento de puntos críticos, señalización horizontal y vertical, e instalaciones para peatones, y (iii) diseño y realización de campañas de seguridad vial.
- 1.39 En vista de las brechas de género en el ámbito laboral y la situación de las *Madan Saras* (párrafo 1.14), como parte de este programa se pondrá en marcha una iniciativa piloto para mejorar los servicios de transporte a fin de responder a las necesidades de las mujeres relacionadas con el transporte, las oportunidades económicas y la seguridad en las zonas donde se realizarán intervenciones.
- 1.40 **Costos de administración (US\$8,00 millones).** Con este componente se financiarán (i) costos de administración; (ii) el seguimiento y la evaluación, y (iii) auditorías financieras, técnicas y socioambientales.

---

<sup>33</sup> Las intervenciones relacionadas con puentes se harán con cofinanciamiento del Banco Europeo de Inversiones y la Unión Europea.

<sup>34</sup> Estas intervenciones complementarán el trabajo realizado anteriormente en Haití e incorporarán las lecciones aprendidas a partir de proyectos de seguridad vial del BID.

**Cuadro 4. Presupuesto detallado por actividad  
(millones de US\$)**

Componentes	BID	Cofinanc. conjunto*	Cofinanc.**	Contrapartida local***	Total	%
<b>1. Intervenciones en infraestructura de transporte a nivel nacional</b>	<b>144,00</b>	-		<b>6,00</b>	<b>150,00</b>	<b>53,0</b>
Obras de rehabilitación vial	90,00	-		-	90,00	31,8
Construcción y equipamiento de la torre de control en el Aeropuerto Internacional Toussaint Louverture	14,00	-		6,00	20,00	7,1
Mantenimiento basado en el desempeño	27,00	-		-	27,00	9,5
Mitigación del impacto socioambiental e indemnizaciones	6,00	-		-	6,00	2,1
Supervisión de obras civiles	7,00	-		-	7,00	2,5
<b>2. Intervenciones en la red de caminos departamentales y rurales</b>	<b>42,00</b>	-		-	<b>42,00</b>	<b>14,8</b>
Obras de rehabilitación y mantenimiento	25,00	-		-	25,00	8,8
Apoyo a la Caravana para el Cambio	10,00	-		-	10,00	3,5
Mitigación del impacto socioambiental e indemnizaciones	5,00	-		-	5,00	1,8
Supervisión de obras civiles	2,00	-		-	2,00	0,7
<b>3. Programa de mejora de puentes</b>	<b>13,00</b>	<b>28,99</b>	<b>23,19</b>	-	<b>65,18</b>	<b>23,0</b>
Rehabilitación	4,00	-	7,13	-	11,13	3,9
Construcción	8,00	26,99	10,5	-	45,49	16,1
Sistema de Administración de Puentes	-	-	4,06	-	4,06	1,4
Supervisión de obras civiles	1,00	2,00	1,5	-	4,50	1,6
<b>4. Fortalecimiento del sector de la infraestructura vial</b>	<b>18,00</b>	-		-	<b>18,00</b>	<b>6,4</b>
Sistema de gestión del mantenimiento	1,50	-		-	1,50	0,5
Sistema de administración de activos y equipo	3,50	-		-	3,50	1,2
Estudios técnicos y sectoriales	8,00	-		-	8,00	2,8
Seguridad vial e integración de la dimensión de género	5,00	-		-	5,00	1,8
<b>Costos de administración</b>	<b>8,00</b>	-		-	<b>8,00</b>	<b>2,8</b>
Administración	5,15	-		-	5,15	1,8
Seguimiento y evaluación	0,75	-		-	0,75	0,3
Auditoría técnica y socioambiental	2,10	-		-	2,10	0,7
<b>Total</b>	<b>225,00</b>	<b>28,99</b>	<b>23,19</b>	<b>6,00</b>	<b>283,18</b>	<b>100,0</b>

\* Cofinanciamiento conjunto por medio de un préstamo directo del Banco Europeo de Inversiones al Gobierno de Haití por un monto de hasta €25.000.000, equivalente a US\$28.990.000 al tipo de cambio vigente el 2 de agosto de 2018, y supeditado a la aprobación del consejo de administración del Banco Europeo de Inversiones.

\*\* Cofinanciamiento (financiamiento no reembolsable para proyectos específicos) de la Unión Europea por un monto de hasta €20.000.000, equivalente a US\$23.190.000 al tipo de cambio vigente el 2 de agosto de 2018, y supeditado a la aprobación de la Unión Europea.

\*\*\* Fondos de contrapartida del beneficiario para la compra de equipo para la torre de control del Aeropuerto Internacional Toussaint Louverture por un monto de US\$6.000.000.

- 1.41 En el Cuadro 4 se presenta un resumen de los costos por categoría y componente de las inversiones. El presupuesto incluye todos los costos relacionados con las medidas de mitigación de riesgos señaladas en el plan de gestión ambiental y social.
- 1.42 **Beneficiarios.** Los beneficiarios directos de esta operación son los usuarios de la red de transporte de Haití, entre ellos los motoristas del norte del país en general y los usuarios de la RN5 en particular, hombres y mujeres comerciantes y las comunidades adyacentes de la región del noroeste<sup>35</sup>.

### C. Principales indicadores de resultados

- 1.43 El conjunto completo de indicadores de productos y resultados se presenta en el marco de resultados. El producto de las obras civiles se mide en kilómetros de caminos construidos o mejorados (rehabilitados). Los resultados tras la terminación del proyecto se medirán sobre la base de los siguientes indicadores: (i) tiempo ahorrado en viajes; (ii) reducción de los gastos de viaje; (iii) aumento del número de días al año que los caminos están abiertos, y (iv) disminución de las muertes por accidentes de tránsito.
- 1.44 **Factibilidad económica.** Se analizó la factibilidad económica del proyecto en relación con la muestra de obras civiles que se incluirán en el Componente 1 ([enlace opcional 2](#)), usando el método tradicional de costo-beneficio de los proyectos de infraestructura de transporte. En el análisis se tuvieron en cuenta beneficios tales como la disminución de (i) los costos de operación; (ii) los costos de mantenimiento, y (iii) la duración promedio de los viajes. También se prevé que, con este proyecto, se reducirá el número de accidentes y muertes por accidentes de tránsito. Sin embargo, estos beneficios no se incluyeron en el análisis debido a la incertidumbre de los datos de referencia. Los resultados del análisis económico de las obras civiles de tramos viales muestran un valor actualizado neto de US\$31,4 millones (usando una tasa de actualización de 12,0%) y una tasa interna de rendimiento económico de 16,3%.

## II. ESTRUCTURA DEL FINANCIAMIENTO Y RIESGOS PRINCIPALES

### A. Instrumentos financieros

- 2.1 **La operación.** El programa, estructurado como operación global no reembolsable para inversiones en obras múltiples, consiste en el financiamiento de proyectos similares, pero independientes, que se ejecutarán en un período de cinco años. La operación global para obras múltiples proporcionará financiamiento para obras de rehabilitación, mejora y mantenimiento de tramos y puentes de las redes de caminos primarios y secundarios. El primer proyecto de muestra admisible está claramente definido y representa alrededor de 31% del presupuesto del programa. Durante la ejecución del programa se seleccionarán otros tramos y otras intervenciones, que deberán cumplir los criterios acordados antes que se apruebe el financiamiento (párrafo 1.32).

---

<sup>35</sup> Las comunidades situadas en la zona de influencia del proyecto modelo son Limbé, Belle Hôtesse y Carrefour du Nord y las situadas en la jurisdicción de Acul-du-Nord, Bas Limbé, Plaine-du-Nord y el sur de Cap-Haïtien, con lo cual la influencia se extiende a una población situada entre 180.000 y 220.000 personas, aproximadamente.

- 2.2 **Costo del programa y cofinanciamiento.** Esta operación global para obras múltiples consiste en el financiamiento de proyectos similares, pero independientes. Se ha seleccionado una muestra representativa de proyectos (párrafo 2.8). Todas las obras deberán comenzar dentro de los dos años siguientes a la entrada en vigor del acuerdo relativo al financiamiento no reembolsable. El monto total del programa asciende a US\$283.180.000.
- 2.3 El programa se financiará como sigue: un monto de hasta US\$225.000.000 de la Facilidad No Reembolsable del BID; cofinanciamiento conjunto por medio de un préstamo directo del Banco Europeo de Inversiones al Gobierno de Haití por un monto de hasta €25.000.000; y cofinanciamiento (financiamiento no reembolsable para proyectos específicos) de la Unión Europea por un monto de hasta €20.000.000, y supeditado a la aprobación de la Unión Europea.
- 2.4 Los recursos no reembolsables que proporcione la Unión Europea por medio de un financiamiento no reembolsable para proyectos específicos contribuirá al proyecto de acuerdo con el Cuadro 4. En ese caso, el Banco plasmará el compromiso de la Unión Europea en un acuerdo administrativo sin necesidad de preparar o aprobar una propuesta de proyecto separada. En el marco de un acuerdo administrativo de ese tipo, el Banco administrará los recursos aportados por la Unión Europea y no cobrará una comisión de administración. Por lo tanto, se solicita al Directorio que autorice al Presidente o a un representante designado por él para que celebre dichos acuerdos, si es necesario, con la Unión Europea y la República de Haití para recibir y administrar los recursos del financiamiento no reembolsable para proyectos específicos y asignarlo a esta operación para apoyar y ejecutar el Componente 3.
- 2.5 **Acuerdo de colaboración con el Banco Europeo de Inversiones.** De acuerdo con sus estatutos, el Banco Europeo de Inversiones puede financiar como máximo 50% de los costos admisibles de los proyectos. Eso implica que el Banco Europeo de Inversiones siempre necesita un socio para operaciones de cofinanciamiento. En vista de ello, el BID celebrará un acuerdo de colaboración con el Banco Europeo de Inversiones, en virtud del cual el BID apoyará las actividades cotidianas en nombre del Banco Europeo de Inversiones, entre ellas las adquisiciones, la ejecución del proyecto, la supervisión y la presentación de informes.
- 2.6 **Criterios de elegibilidad.** El programa no financiará proyectos con una clasificación “A” para el riesgo ambiental y social. La operación global para obras múltiples proporcionará financiamiento para infraestructura de transporte y obras de rehabilitación, mejora o mantenimiento de tramos de las redes de caminos primarios y secundarios. Las intervenciones se concentrarán en el norte del país, para lo cual el primer proyecto de muestra admisible está claramente definido y representa alrededor de 31% del presupuesto del programa. Este proyecto de muestra se ciñe a los siguientes criterios de elegibilidad del programa: (i) **concentración geográfica** de los proyectos que aprovechan sinergias para el desarrollo con otras inversiones del BID: (a) en el caso del Componente 2, tener concentración geográfica en el norte del país y (b) en el caso del Componente 3, haber sido incluido en el estudio de priorización de puentes; (ii) **intervención prioritaria** para fortalecer la resiliencia de la infraestructura de transporte de Haití; (iii) **terminación de los diseños técnicos**, la evaluación del impacto ambiental y social, los planes de mitigación y los planes de acción para el reasentamiento; (iv) **impacto ambiental y social mínimo** con clasificación “B” o “C” por el Banco para el riesgo

ambiental y social; y (v) **beneficios sociales** reflejados en resultados favorables de la evaluación económica y una tasa interna de rendimiento económico del 12% como mínimo.

- 2.7 **Período de desembolso.** Se prevé que la implementación tendrá un plazo de cinco años después de la fecha de entrada en vigor del contrato de financiamiento no reembolsable (véase el Cuadro 5).

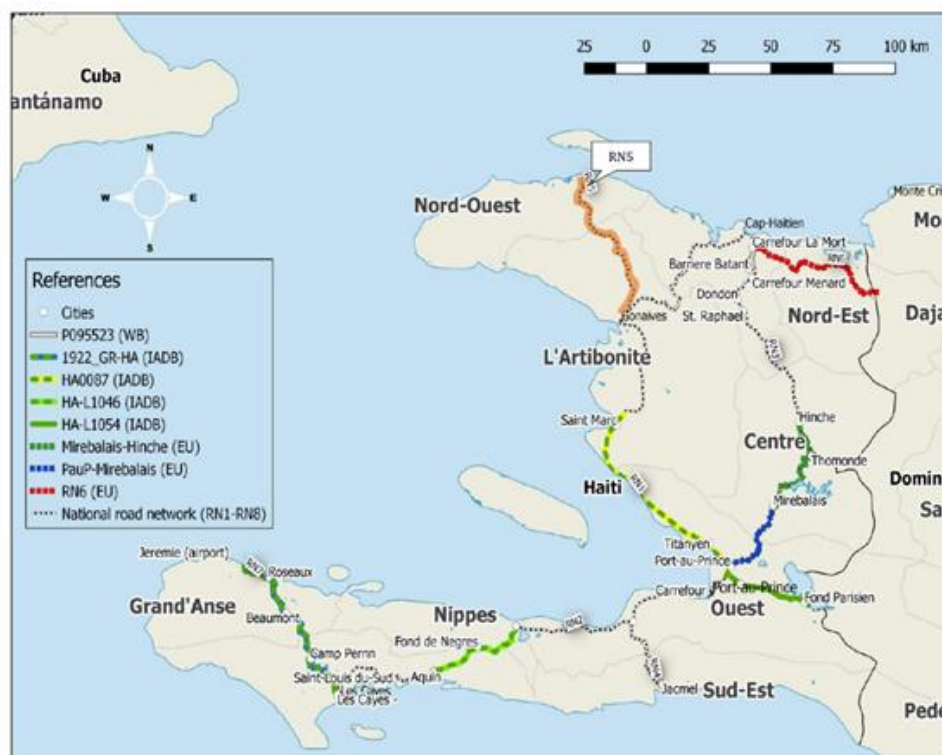
**Cuadro 5. Calendario previsto de desembolsos (millones de US\$)**

	2019	2020	2021	2022	2023	Total
BID	24,75	40,50	47,25	67,50	45,00	225,00
Cofinanciamiento + contrapartida local	6,40	10,46	12,22	17,46	11,64	58,18
Total	31,15	50,96	59,47	84,96	56,64	283,18
%	11,0	18,0	21,0	30,0	20,0	100,0

- 2.8 **Muestra representativa.** Esta operación financiará intervenciones en la RN5, la cual, según el Gobierno de Haití, es una ruta estratégica para la conectividad entre Puerto Príncipe, Port-de-Paix y la región del noroeste. El tramo de la RN5 entre Gros Morne y Port-de-Paix se presentará como muestra del programa y representa 31% de su costo<sup>36</sup>. Esta muestra cumple los criterios técnicos, económicos, ambientales y sociales (párrafo 2.6). Durante la ejecución del programa se seleccionará otro conjunto de puentes y caminos departamentales y rurales que conecten centros de producción y mercados, que deberán cumplir los mismos criterios de elegibilidad.

<sup>36</sup> En 2007, el Banco financió la rehabilitación de un tramo de 22,5 km entre Carrefour Joffre y Gros Morne, pero la mayoría de las obras quedaron destruidas tras cuatro ciclones consecutivos que azotaron la zona en 2008. En 2010, el Banco concedió US\$7,3 millones en financiamiento para la construcción de dos puentes en la RN5 sobre los ríos Mancelle y L'Acul.

**Gráfico 2. Ubicación de la RN5 y otros caminos financiados por el BID y otros donantes**



- 2.9 La RN5 es un corredor estratégico que conecta regiones exportadoras de productos agrícolas con la red vial nacional y, por consiguiente, con los principales puertos marítimos del país: Puerto Príncipe, Gonaïves y Cap-Haïtien. En vista de la importancia de la agricultura en la zona de influencia de la RN5, la ruta podría convertirse en un importante corredor para productos destinados al exterior, como mangos y aguacates, al conectar centros de producción rurales con mercados nacionales e internacionales. La rehabilitación de la RN5 también ampliará las oportunidades para las pequeñas y medianas empresas que quieran incorporarse en cadenas de valor, al reducir la duración de los viajes y los costos de transporte.
- 2.10 Actualmente, la RN5 es poco transitable y presenta un deterioro considerable de la superficie<sup>37</sup>. En su mayor parte no está pavimentada y tiene problemas de alineamiento, mala señalización, estructuras viejas e inadecuadas que se usan en condiciones peligrosas y problemas de drenaje. La geometría de la ruta presenta factores que aumentan el riesgo de accidentes y choques vehiculares, tanto en la ruta como fuera de ella, como arcones angostos a lo largo de la ruta y poca visibilidad en algunas curvas.

<sup>37</sup> El índice internacional de rugosidad (IIR) del segmento Carrefour Joffre-Gros Morne es 20 (el IIR óptimo es de 1,5 a 3,5 para pavimentos nuevos).

## **B. Riesgos para las salvaguardias ambientales y sociales**

- 2.11 Este programa ha sido clasificado en la categoría “B” de acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), debido a la confirmación obtenida durante el análisis de debida diligencia, basado en el proyecto de muestra de la operación, de que el impacto ambiental y social negativo será principalmente local y de corta duración. El posible impacto es el característico de la construcción de caminos (asuntos relacionados con el suelo, la vegetación, el agua subterránea y superficial, la contaminación del aire, la salud y la seguridad), así como efectos relacionados con el mantenimiento del derecho de paso, que, por ejemplo, resultará en el reasentamiento de 111 familias (las cuales serán reasentadas en su mayoría en el mismo terreno) y la expropiación de 8,2 hectáreas de terreno. Para todos esos casos ya se han tomado medidas de mitigación eficaces. El riesgo de desastres (tipo I) del programa se clasifica como moderado, en vista de la combinación de la frecuencia de los desastres naturales y el efecto que pueden tener.
- 2.12 Se ha hecho una evaluación del impacto ambiental y social y se ha preparado un plan de acción para el reasentamiento para el proyecto de muestra de conformidad con las políticas del BID, que se han dado a conocer de la forma prevista. Se ha elaborado un marco de gestión ambiental y social, con un marco anexo para los reasentamientos, a fin de asegurar que cada proyecto futuro que se incorpore en el programa cumpla las políticas del BID. Se tomaron medidas y se efectuaron arreglos institucionales y relativos a la responsabilidad teniendo en cuenta las lecciones aprendidas de operaciones anteriores en Haití para mitigar los riesgos ambientales y sociales durante la fase de ejecución y prevenir situaciones de incumplimiento.
- 2.13 Se hizo una evaluación del impacto ambiental y social y se elaboró un plan de acción para el reasentamiento para el proyecto de muestra con un enfoque participativo, que abarcó varias rondas de consultas con interesados clave y una perspectiva de género para incluir la participación de las mujeres ([enlace opcional 13](#)). En ese sentido, en el proyecto se han incorporado opciones para la capacitación a fin de facilitar el acceso de las mujeres a oportunidades laborales.

## **C. Riesgos fiduciarios**

- 2.14 La unidad ejecutora central se ocupará de las adquisiciones para el MTPTC. En vista de la necesidad de crear capacidad para adquisiciones en el MTPTC, el riesgo de adquisiciones de esta operación es mediano. Para mitigarlo, se han seleccionado las siguientes medidas que el equipo de proyecto del Banco apoyará: (i) se contratarán dos responsables de adquisiciones a tiempo completo en la unidad ejecutora central para todas las adquisiciones previstas para esta operación; (ii) sus funciones y responsabilidades, así como su interacción con otros organismos, se definirán en el manual de operaciones (párrafo 3.7); (iii) el equipo de adquisiciones del Banco capacitará a funcionarios del MTPTC sobre las políticas y los procedimientos del Banco en materia de adquisiciones y sobre los distintos pasos del ciclo de adquisiciones, y (iv) el Banco supervisará minuciosamente todas las adquisiciones, tanto ex ante como durante visitas regulares de inspección para dar un seguimiento riguroso a los procesos de contratación y diversos aspectos de la gestión de contratos (véase el Anexo III).



- 2.15 De acuerdo con el programa de gasto público y rendición de cuentas financieras, es necesario mejorar los sistemas de gestión financiera y los mecanismos de control externo del país a fin de que lleguen a un nivel apropiado para la gestión fiduciaria de proyectos financiados por el Banco. Por lo tanto, el riesgo de gestión financiera es mediano. Para mitigarlo, se designarán dos especialistas en finanzas en el equipo de la unidad ejecutora central para que se ocupen de diversos aspectos de la gestión financiera e informen directamente al director del programa.

**D. Otros riesgos y temas clave**

- 2.16 **Riesgos.** Se observaron tres riesgos medianos de desarrollo y gestión pública: (i) dificultades con la ejecución del plan de gestión ambiental y social debidas a la capacidad institucional insuficiente y la compleja interacción entre el MTPTC y el MEF; (ii) dificultades con la coordinación entre órganos del gobierno, ya que el programa financiará obras que van de rutas nacionales a puentes, caminos departamentales y contratos de mantenimiento, y (iii) demoras en la ejecución debidas a cambios frecuentes en la administración pública. En el programa propuesto, esos riesgos se mitigan con la contratación en las etapas iniciales de una empresa que proporcione asistencia al MEF y al Comité Permanente de Adquisiciones Amistosas (párrafo 1.21) y con la asignación de recursos financieros directamente en el presupuesto del programa. Asimismo, se programarán reuniones semestrales de rendición de cuentas con el MEF, el MTPTC y el Ministerio de Planificación y Cooperación Externa para asegurar que el gobierno asuma la responsabilidad por el avance con la ejecución del financiamiento no reembolsable e informe al respecto. Las reuniones se harían después de la distribución de los informes semestrales y ofrecerían una oportunidad para examinar y validar los mecanismos de ejecución.
- 2.17 **Sobrecostos.** Esta operación se ejecutará con diseños ejecutivos en vez de diseños técnicos avanzados, que se habían usado antes en Haití. Los diseños ejecutivos para las obras de muestra se contrataron con el objetivo principal de mitigar los riesgos relacionados con cambios en las cantidades y variaciones en los movimientos de tierra. Además, se dará seguimiento a esta operación con métodos innovadores, entre ellos drones y modelos digitales del terreno, para evaluar las variaciones en las cantidades entre el diseño del proyecto y la certificación por la empresa supervisora. Esta operación continuará y complementará la labor para reducir las grandes variaciones de costos y las largas negociaciones sobre adendas entre el MTPTC y las empresas constructoras.
- 2.18 **Sostenibilidad.** Con esta operación se financiará la preparación de contratos de mantenimiento de tramos rehabilitados con financiamiento del BID. Además, se seguirá apoyando la labor del BID para fortalecer el MTPTC a fin de aumentar la sostenibilidad a largo plazo de los proyectos viales y la capacidad de mantenimiento. En consecuencia, se modernizará la gestión de las obras de mantenimiento vial con la aplicación de indicadores del desempeño y prácticas óptimas de administración de activos.
- 2.19 Esta operación proporcionará recursos para que la Unidad de Mantenimiento Vial del MTPTC continúe realizando o coordinando actividades de mantenimiento como parte de las actividades propuestas para los Componentes 1, 2 y 4. En última instancia, estas tareas propiciarán la sostenibilidad a largo plazo con prácticas de gestión eficientes y una estrategia congruente y confiable para el sector.

- 2.20 Este programa también apoyará iniciativas del Gobierno de Haití (párrafo 1.9) al proporcionar herramientas para la administración de activos y equipo a fin de asegurar que el equipo se mantenga en buen estado y prolongar su vida útil más allá de la garantizada por el proveedor. Se formularán directrices técnicas, se creará un software y se capacitará al personal técnico en el diseño y la ejecución de programas de mantenimiento preventivo y proactivo del equipo de acuerdo con prácticas óptimas. De esta forma se obtendrá un mejor rendimiento del equipo y se prolongará su vida útil al detectar las causas de fallas y corregir los problemas en la fuente. Se instituirá un programa de capacitación, con una orientación de género, para operadores de equipo, mecánicos y encargados de la logística a fin de apoyar la labor del gobierno asegurando la disponibilidad de personal calificado que pueda usar maquinaria pesada de construcción de una manera eficiente y segura.

### III. PLAN DE EJECUCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

#### A. Resumen de los mecanismos de ejecución

- 3.1 **Beneficiario y organismo ejecutor.** El beneficiario será la República de Haití y el MTPTC será el organismo ejecutor de la operación. La ejecución se efectuará bajo la supervisión directa del Ministro de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones, con el apoyo de la unidad ejecutora central<sup>38</sup>, los departamentos de administración, obras públicas y transporte del ministerio y sus unidades técnicas para la ejecución de proyectos. Teniendo en cuenta el riesgo fiduciario observado, el MTPTC se encargará de firmar los contratos y de darles seguimiento, en tanto que la unidad ejecutora central se ocupará de coordinar las licitaciones, preparar los documentos para las licitaciones, redactar contratos y supervisar todos los servicios financieros, en vista de su experiencia con la ejecución de otros financiamientos no reembolsables del BID. La unidad ejecutora central ejecutará todas las actividades financiadas por el Banco Europeo de Inversiones.
- 3.2 La unidad ejecutora central tiene una estructura de gestión integrada por un coordinador general, un especialista en finanzas, contadores y especialistas en adquisiciones. Los gerentes de proyectos se encargan de dar seguimiento a la ejecución de los contratos. Al comienzo de la ejecución del programa, la unidad ejecutora central y el MTPTC examinarán el plan de ejecución plurianual, que incluirá el plan financiero general, presupuestos y el flujo de caja necesario para las actividades señaladas en el plan operativo anual, y enviarán su no objeción.
- 3.3 El ministro nombrará un director del programa, que se encargará de la planificación estratégica y la gestión y supervisión generales del programa (párrafo 3.8). El director administrará la relación institucional y la rendición de cuentas con los donantes y el ministerio. La oficina del director del programa se reforzará (durante el período de ejecución del programa) con (i) un coordinador a tiempo completo encargado de la planificación, el seguimiento y la evaluación; (ii) un coordinador técnico a tiempo completo para la construcción y equipamiento de la torre de control; (iii) un coordinador técnico a tiempo completo para el programa de modernización de puentes, (iv) un coordinador técnico a tiempo completo para las obras viales, y (v) un coordinador técnico a tiempo completo para asuntos ambientales y sociales.

---

<sup>38</sup> El MTPTC también recurre a la unidad ejecutora central para la ejecución de proyectos de transporte financiados por el BID y el Banco Mundial.

El coordinador de la planificación, el seguimiento y la evaluación se encargará de la coordinación cotidiana de la ejecución del programa. Asistirá a los coordinadores y gerentes de proyectos, coordinará la planificación, dará seguimiento al marco de resultados y preparará los informes técnicos. Los coordinadores técnicos se ocuparán de la ejecución del programa, la planificación y la administración de contratos. El coordinador socioambiental se encargará de velar por el cumplimiento de las políticas del BID, administrará el contrato con la empresa encargada de la gestión de las expropiaciones e indemnizaciones y supervisará la preparación y ejecución de planes de acción para la gestión ambiental y social, el reasentamiento, la incorporación de la perspectiva de género y la seguridad vial.

- 3.4 Para mejorar la ejecución y acelerar los desembolsos, el Banco tendrá rápido acceso a todas las facturas enviadas por proveedores, entre ellos las empresas de construcción y supervisión y las compañías que presten otros servicios de consultoría. La ejecución del plan financiero del proyecto se evaluará semestralmente y se informará al respecto en el informe semestral de seguimiento del proyecto. El plan financiero coincidirá con el ejercicio fiscal haitiano y respetará las partidas presupuestarias definidas en el acuerdo de financiamiento no reembolsable (categorías de inversiones).
- 3.5 Para facilitar la supervisión de expropiaciones e indemnizaciones en tiempo real, durante la ejecución de los Componentes 1, 2 y 3, el beneficiario deberá asegurar que todas las partes interesadas, incluidos el MTPTC, la unidad ejecutora central, el Comité Permanente de Adquisiciones Amistosas y los notarios, registren todas las transacciones en un sistema de gestión de la información aceptable al Banco (párrafo 1.21). Para ello, y para coordinar mejor los procesos de expropiaciones e indemnizaciones, el beneficiario proporcionará a la firma de gestión acceso a toda la información del Comité Permanente de Adquisiciones Amistosas y de los notarios para vincularla efectivamente con la unidad ejecutora central y los contratistas a cargo de la construcción.
- 3.6 **Coordinación con otros organismos.** El Banco ha coordinado sus actividades con otros organismos por medio de foros de donantes y el MEF. Su participación ha garantizado el aporte de más recursos de donantes para el sector, principalmente del Banco Europeo de Inversiones y la Unión Europea. Además, el Banco ha trabajado en estrecha colaboración con el Banco Mundial para coordinar las intervenciones en puentes y caminos y apoyar el trabajo de ejecución.
- 3.7 **Manual de operaciones.** Por tratarse de una operación global para obras múltiples, en la ejecución se usará un manual de operaciones ([enlace opcional 14](#)) en el cual se establecen (i) las funciones y las responsabilidades de las partes en lo que concierne a la ejecución del programa; (ii) criterios de elegibilidad técnicos, económicos y socioambientales (párrafo 1.43); (iii) un marco de gestión ambiental y social en el cual se definen los requisitos relativos al análisis y el seguimiento del impacto ambiental y social<sup>39</sup>; (iv) disposiciones sobre adquisiciones; (v) mecanismos de gestión financiera, contabilidad y control interno, y (vi) un mecanismo de coordinación y rendición de cuentas con el MTPTC y con terceros.

---

<sup>39</sup> Antes del inicio de las obras, el beneficiario deberá cerciorarse de que se hayan cumplido los requisitos ambientales, sociales y relacionados con la salud y la seguridad establecidos en el Anexo B del informe de gestión ambiental y social ([enlace requerido 3](#)).

- 3.8 **Condiciones contractuales especiales que deberán cumplirse antes del primer desembolso de fondos del financiamiento no reembolsable:** el organismo ejecutor proporcionará comprobantes, a satisfacción del Banco, de (i) la entrada en vigor del manual de operaciones del programa de acuerdo con las condiciones acordadas previamente con el Banco; (ii) la designación de un director del programa a tiempo completo; (iii) la contratación o la asignación validada por el Banco para el MTPTC de personal calificado dedicado a la gestión del programa, incluidos un coordinador a tiempo completo encargado de la planificación, el seguimiento y la evaluación, un coordinador técnico a tiempo completo para la construcción y equipamiento de la torre de control, un coordinador técnico a tiempo completo para el programa de modernización de puentes, un coordinador técnico a tiempo completo para las obras viales y un coordinador técnico a tiempo completo para asuntos ambientales y sociales. Estas condiciones se consideran esenciales para garantizar que el beneficiario esté preparado para comenzar a ejecutar el proyecto con un equipo calificado y directrices detalladas sobre distintos aspectos de las operaciones y la coordinación.
- 3.9 **Supervisión.** Para la supervisión técnica de las obras civiles se contratarán empresas especializadas que (i) verificarán la calidad de las obras civiles y el cumplimiento de las especificaciones técnicas; (ii) certificarán que el equipo de laboratorio haya sido sometido a las pruebas y los controles técnicos necesarios; (iii) medirán y certificarán cantidades y el progreso de las actividades de los contratistas, así como las medidas de mitigación del impacto ambiental y social; (iv) apoyarán al MTPTC en lo que se refiere a asuntos generales de la gestión del proyecto; (v) asesorarán sobre la necesidad de mejorar el nivel de las actividades, y (vi) elaborarán informes mensuales sobre el progreso del proyecto, incluida la aplicación de medidas de mitigación de los efectos ambientales y sociales.
- 3.10 **Adquisiciones y contrataciones.** El plan de adquisiciones ([enlace requerido 4](#)), que abarca 60 meses de ejecución del proyecto<sup>40</sup> a partir de la fecha de elegibilidad del programa, será acordado por el MTPTC y el Banco y se actualizará de acuerdo con las actividades semestrales o toda vez que sea necesario o que el Banco lo requiera. Las adquisiciones y contrataciones para el proyecto propuesto se efectuarán de conformidad con (i) las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el BID (documento GN-2349-9), y (ii) las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (documento GN-2350-9) de marzo de 2011.
- 3.11 **Excepciones a las políticas del Banco.** En vista de la participación del Banco Europeo de Inversiones en el financiamiento del proyecto, es necesario solicitar lo siguiente: una exención de las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el BID (documento GN-2349-9) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (documento GN-2350-9) en lo que concierne a dos aspectos: (a) elegibilidad de compañías y particulares, de manera tal que las compañías de cualquier país miembro del Banco Europeo de Inversiones puedan participar en las licitaciones, y (b) reconocimiento de las

---

<sup>40</sup> Los primeros 18 meses de ejecución del proyecto se cuentan a partir de la fecha de publicación del aviso general de adquisiciones o del primer aviso específico de adquisiciones que se publique después de la aprobación de la operación, de ambas fechas la que ocurra primero.

sanciones impuestas por el Banco Europeo de Inversiones a compañías y particulares que no están incluidos en la lista del BID de partes sancionadas por prácticas prohibidas. El Directorio Ejecutivo del Banco ya aprobó una exención similar en el contexto de la operación para la primera línea del Metro de Quito (operación 2882/OC-EC) y la primera línea del Metro de Bogotá (operación CO-L1234).

- 3.12 En cuanto al cofinanciamiento de la Unión Europea, la elegibilidad de compañías y particulares de países miembros de la Unión Europea ha sido aprobada por el Directorio Ejecutivo en el acuerdo marco de cooperación suscrito entre el Banco y la Unión Europea (documento GN-2605-2) para todos los proyectos cofinanciados por la Unión Europea y el BID.
- 3.13 **La gestión financiera** del programa se efectuará de conformidad con la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (norma OP-273-6). La programación financiera se basará en la Guía de Desembolsos para Proyectos del BID. El Banco establecerá los procedimientos de supervisión que considere necesarios para verificar la ejecución del programa, incluidas auditorías financieras independientes.
- 3.14 **Auditorías técnicas.** Las auditorías técnicas se financiarán con recursos del financiamiento no reembolsable y abarcarán la totalidad de la operación global para obras múltiples. La finalidad de las auditorías técnicas es asegurar que se empleen prácticas de ingeniería de alto nivel y buenos métodos de supervisión y gestión del proyecto. En las auditorías se verificará el cumplimiento de las cláusulas contractuales a fin de comprobar la alineación y la coherencia de los documentos de licitación para las obras de construcción, los recibos presentados por la empresa constructora y los importes certificados por la empresa supervisora.
- 3.15 **Requisitos especiales relativos a las auditorías.** La unidad ejecutora central se encargará de la contratación de auditores externos aceptables para el Banco que se ocupen de las siguientes auditorías financieras y técnicas del financiamiento no reembolsable: (i) una auditoría financiera anual del programa, que deberá presentarse dentro de los 120 días siguientes al cierre de cada ejercicio fiscal; (ii) una auditoría financiera final del programa, que deberá presentarse dentro de los 120 días siguientes a la fecha del último desembolso, y (iii) las auditorías técnicas que se requieran para el programa.

## **B. Resumen de los mecanismos para el seguimiento de los resultados**

- 3.16 Durante la ejecución del proyecto, se llevará a cabo el plan de seguimiento y evaluación ([enlace requerido 2](#)) de acuerdo con las metas y los indicadores del desempeño establecidos en el marco de resultados. El MTPTC y la unidad ejecutora central verificarán el progreso de las actividades de la operación, para lo cual harán lo siguiente: (i) periódicamente recopilarán información sobre el avance físico (actividades), financiero (fondos disponibles invertidos) y uso de los caminos, y (ii) mantendrán actualizada y accesible la información pertinente sobre la ejecución de las actividades de la operación y sus recursos. El MTPTC se cerciorará de que el plan de seguimiento se lleve a cabo dentro de los parámetros y los plazos establecidos. Con ese fin, el jefe de equipo se reunirá periódicamente con el MTPTC para examinar el avance del proyecto.

- 3.17 **Informes semestrales.** En agosto y febrero de cada año, el MTPTC deberá presentar un informe de avance semestral en el cual se describa el progreso físico y financiero y se resuman los informes de las empresas de supervisión. Los informes se usarán para preparar el informe de seguimiento del proyecto.
- 3.18 **Visitas in situ y misiones.** El Banco realizará visitas periódicas de supervisión in situ, con el objetivo de dar seguimiento al progreso en la ejecución de los diferentes productos. Asimismo, se realizarán misiones anuales de gestión con el fin de analizar el avance de la operación y abordar temas particulares.
- 3.19 **Evaluación.** Dieciocho meses después de la fecha de entrada en vigor del financiamiento no reembolsable o después de que se comprometa 20% de los recursos de la operación, de ambas fechas la que ocurra primero, el MTPTC hará una evaluación de (i) los resultados iniciales de la ejecución del programa; (ii) los procesos y resultados de las adquisiciones para las obras civiles y las consultorías, y (iii) el progreso de las obras civiles.
- 3.20 Dentro de los 60 días siguientes al último desembolso del financiamiento no reembolsable, el MTPTC hará una evaluación final de (i) los resultados de la ejecución financiera, por componente; (ii) la consecución de las metas de acuerdo con el marco de resultados; (iii) el cumplimiento de los arreglos contractuales; (iv) el costo detallado de las obras; (v) las lecciones aprendidas; (vi) los aspectos socioambientales, y (vii) un análisis ex post de costo-beneficio. Para evaluar la eficacia del programa se utilizará la misma metodología que para la evaluación ex ante de la factibilidad económica del proyecto. En el análisis se estudiarán y evaluarán los beneficios obtenidos que se prevea que redundarán en mejoras de acuerdo con el marco de resultados.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		HA-L1104
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Objetivos de desarrollo del BID	Sí	
Retos Regionales y Temas Transversales	-Productividad e Innovación -Integración Económica -Equidad de Género y Diversidad -Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental	
Indicadores de desarrollo de países	-Caminos construidos o mejorados (km)*	
2. Objetivos de desarrollo del país	Sí	
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2904	Mejorar la infraestructura clave de transporte
Matriz de resultados del programa de país	GN-2915-2	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2018.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Development Outcomes - Evaluability		Evaluable
3. Evaluación basada en pruebas y solución	8.0	
3.1 Diagnóstico del Programa	3.0	
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas	3.6	
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados	1.4	
4. Análisis económico ex ante	10.0	
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, o resultados clave identificados para ACE	3.0	
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados	3.0	
4.3 Supuestos Razonables	1.0	
4.4 Análisis de Sensibilidad	2.0	
4.5 Consistencia con la matriz de resultados	1.0	
5. Evaluación y seguimiento	8.5	
5.1 Mecanismos de Monitoreo	2.5	
5.2 Plan de Evaluación	6.0	
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad	Medio	
Se han calificado todos los riesgos por magnitud y probabilidad	Sí	
Se han identificado medidas adecuadas de mitigación para los riesgos principales	Sí	
Las medidas de mitigación tienen indicadores para el seguimiento de su implementación	Sí	
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales	B	
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)		
No-Fiduciarios	Sí	Sistema Nacional de Estadística.
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto	Sí	Se brindó asistencia técnica a través de la operación HA-T1236. Igualdad de género: los planes de reasentamiento involuntario contribuirán al empoderamiento económico de las mujeres mediante el diseño de medidas de indemnización y una rehabilitación económica equitativa, proporcionando la propiedad de las nuevas viviendas a su favor. Además, se prepararán estudios y se diseñarán programas para mejorar el acceso de las mujeres a los servicios de transporte. Medio ambiente: se considerarán las condiciones geográficas y climáticas para reducir la vulnerabilidad de las obras que se financian.

Nota: (\*) Indica contribución al Indicador de Desarrollo de Países correspondiente.

Esta es una operación de US\$225 millones, co-financiando obras con costos totales de US\$283,18 millones. El objetivo del proyecto es contribuir a la calidad accesibilidad y seguridad de la infraestructura de transporte de Haití. El programa incrementará la cobertura de carreteras asfaltadas y la rehabilitación y mejora de la infraestructura de transporte y carreteras departamentales que conectan los centros de producción a mercados locales. A pesar del reciente aumento de la inversión en el sector vial en Haití, persisten una serie de problemas: (i) baja densidad y falta de disponibilidad de infraestructura vial en buenas condiciones, así como conexiones terrestres limitadas con las ciudades portuarias a lo largo de la costa, que afectan acceso a y desde los diversos centros de producción y aumenta los costos de transporte; (ii) capacidad institucional limitada para coordinar la cartera de proyectos en crecimiento; y (iii) desafíos intrínsecos a la gestión integral de activos viales, incluido el desarrollo de contratos de mantenimiento multianuales.

El análisis económico ex-ante de la intervención es apropiado, con supuestos razonables y estándar para este tipo de proyectos, y con análisis de sensibilidad razonables. El valor presente neto del proyecto es de US\$ 31,4 millones, con una tasa interna de retorno de 16,3%.

El proyecto propone un plan de evaluación basado en un análisis costo-beneficio ex-post que está bien presentado y desarrollado. Este tipo de análisis no permite medir la efectividad ex-post, pero sí la eficiencia del proyecto a su finalización.

## MATRIZ DE RESULTADOS

<b>Objetivo del proyecto:</b>	El objetivo del programa es seguir mejorando la calidad, la accesibilidad y las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte de Haití con un aumento de la cobertura de caminos pavimentados y la rehabilitación y mejora de la infraestructura de transporte y los caminos departamentales que conectan centros de producción con mercados locales. El programa también promoverá una mayor eficiencia en el sector al incorporar las obras en sistemas de gestión del mantenimiento vial y al crear capacidad en el MTPTC.
-------------------------------	--

### IMPACTO PREVISTO

Indicadores	Unidad de medida	Valor de referencia	Año de referencia	Fin del proyecto	Medios de verificación	Observaciones
<b>Impacto:</b> Comercio transfronterizo en Haití (clasificación)						
Indicador	Distancia a la Frontera	77	2018	Por determinar	<a href="#">Informe Doing Business</a>	

### RESULTADOS PREVISTOS

Indicadores	Unidad de medida	Valor de referencia	Año de referencia	Fin del proyecto	Medios de verificación	Observaciones
<b>Resultado 1:</b> Mayor accesibilidad de la red de caminos primarios						
Indicador 1 Densidad de caminos pavimentados en el departamento Artibonite	[km de caminos pavimentados/100.000 habitantes]	10,03	2015	11,40	IHSI e informes de supervisión	Departamento Artibonite: Población: 1.727.524 km de caminos asfaltados: 173,26
Indicador 2 Longitud total del sistema de caminos pavimentados	[km de caminos pavimentados]	1.023	2015	Por determinar	Informes del MTPTC	



Indicadores	Unidad de medida	Valor de referencia	Año de referencia	Fin del proyecto	Medios de verificación	Observaciones
Indicador 3 Duración promedio de los viajes en el tramo Gros Morne-Port de Paix [horas:minutos]	Motocicleta	1:50	2017	0:34	Modelo de Desarrollo y Gestión de Carreteras (HDM-4). Este resultado se medirá en la evaluación final por medio del análisis ex post de costo.	
	Automóvil	1:50	2017	0:33		
	Camioneta	1:50	2017	0:33		
	Tap tap	1:50	2017	0:33		
	Autobus	1:53	2017	0:39		
	Camión C2	1:52	2017	0:41		
	Camión C3	1:51	2017	0:37		
	Camión C5	1:57	2017	0:42		
Indicador 4 Tráfico anual en el tramo Gros Morne-Port de Paix [número]	Motocicleta	285.065	2018		Este resultado se medirá en la evaluación final por medio del análisis ex post de costo.	
	Automóvil	29.565	2018			
	Camioneta	31.755	2018			
	Tap tap	730	2018			
	Autobús	1.825	2018			
	Camión C2	26.280	2018			
	Camión C3	6.570	2018			
	Camión C5	365	2018			
Resultado 2: Mejor calidad de los caminos						
Indicador 5 Índice internacional de rugosidad (IIR) del tramo Gros Morne-Port de Paix	[m/km]	20	2018	2	Mide el perfil longitudinal del camino con equipo especializado (medidor de rugosidad). Este resultado se verificará por medio de los informes de supervisión.	
Indicador 6 Costo de operación del vehículo (COV) en el tramo Gros Morne-Port de Paix [US\$ constantes / km por vehículo]	Motocicleta	0,080	2017	0,057	HDM-4. Este resultado se medirá en la evaluación final por medio del análisis ex post de costo.	
	Automóvil	0,329	2017	0,184		
	Camioneta	0,432	2017	0,232		
	Tap tap	0,450	2017	0,209		
	Autobús	0,692	2017	0,320		
	Camión C2	0,965	2017	0,478		
	Camión C3	2,085	2017	1,012		
	Camión C5	2,378	2017	1,135		

Indicadores	Unidad de medida	Valor de referencia	Año de referencia	Fin del proyecto	Medios de verificación	Observaciones
<b>Resultado 3:</b> Aumento de la seguridad vial						
Indicador 7 Número de accidentes al año en el tramo Gros Morne-Port de Paix	[Número]	Por determinar	Por determinar	-10%	Informes de la Dirección Central de la Policía Caminera	
<b>Resultado 4:</b> Promoción de aumentos de la eficiencia en el sector vial						
Indicador 8 Duración promedio de los viajes en los caminos mantenidos	Automóvil [horas:minutos]	Por determinar	Por determinar	Por determinar	HDM-4. Este resultado se medirá en la evaluación final por medio del análisis ex post de costo-beneficio.	
Indicador 9 Costos operativos promedio de los vehículos en los caminos mantenidos	Automóvil [US\$ constantes / km por vehículo]	Por determinar	Por determinar	Por determinar	HDM-4. Este resultado se medirá en la evaluación final por medio del análisis ex post de costo-beneficio.	

## PRODUCTOS

Productos	Unidad de medida	Valor de referencia	Año de referencia	Año 1 2019	Año 2 2020	Año 3 2021	Año 4 2022	Año 5 2023	Fin del proyecto	Medios de verificación	Observaciones
<b>Componente 1: Intervenciones en infraestructura de transporte a nivel nacional</b>											
Producto 1: Rutas nacionales construidas o mejoradas (rehabilitadas)	[km]	0	2018	-	-	-	-	45,3	45,3	Certificado de aceptación de las obras. Informes de supervisión.	
Producto 2: Construcción y equipamiento de la torre de control del Aeropuerto Internacional Toussaint Louverture	[número]	0	2018	-	-	-	-	1	1	Certificado de aceptación de las obras. Informes de supervisión.	
Producto 3: Caminos mantenidos	[km]	0	2018	20	50	75	75	54.55	274.55	Certificado de aceptación de las obras. Informes de supervisión.	Costo estimado del mantenimiento periódico de la RN2 (190,55 km), RN1 (Bon Repos-Saint Mar, 84,00 km): US\$55.000/km.
Producto 4: Auditorías técnicas y socioambientales	[número]	0	2018	1	2	2	3	-	8	Informe de consultoría	

Productos	Unidad de medida	Valor de referencia	Año de referencia	Año 1 2019	Año 2 2020	Año 3 2021	Año 4 2022	Año 5 2023	Fin del proyecto	Medios de verificación	Observaciones
<b>Componente 2: Intervenciones en la red de caminos departamentales y rurales</b>											
Producto 1: Caminos secundarios y rurales construidos o mejorados (rehabilitados)	[km]	0	2018	20	20	35	35	20	130	Certificado de aceptación de las obras. Informes de supervisión.	El costo por kilómetro es de US\$1.000.000/km para la construcción o mejora (grandes obras) (30 km) y de US\$50.000/km para la rehabilitación por administración directa (100 km) sobre la base del costo real de la ejecución de contratos.
<b>Componente 3: Fortalecimiento del sector de la infraestructura vial</b>											
Producto 1: Diseño e implementación del sistema de mantenimiento vial	[número]	0	2018	-	-	1	-	-	1	Informe semestral	
Producto 2: Diseño e implementación de sistemas de administración de activos y equipo	[número de funcionarios que reciben capacitación sobre sistemas de mantenimiento]	0	2018	5	10	10	-	-	25	Informe semestral	

Productos	Unidad de medida	Valor de referencia	Año de referencia	Año 1 2019	Año 2 2020	Año 3 2021	Año 4 2022	Año 5 2023	Fin del proyecto	Medios de verificación	Observaciones
Producto 3: Evaluación de referencia de la seguridad vial	[número]	0	2018	1	-	-	-	-	1	Informe de consultoría	
Producto 4: Diseño y realización de campañas de seguridad vial	[número]	0	2018	1	1	1	1	1	5	Informe de consultoría	
Producto 5: Estudios de género	[número]	0	2018	1	1	-	1	-	3	Informe de consultoría	
<b>Componente 4: Programa de mejora de puentes</b>											
Producto 1: Puentes construidos o rehabilitados	[número]	0	2018	1	3	2	2	-	8	Informes de supervisión	Número de puentes sobre la base del presupuesto disponible y el costo promedio estimado para puentes con una luz de menos de 200 m según el MTPTC.
Producto 2: Diseño e implementación de sistemas de mantenimiento de puentes	[número]	0	2018	-	-	1	-	-	1	Informe de consultoría	

## ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS

<b>País:</b>	República de Haití
<b>Número de proyecto:</b>	HA-L1104
<b>Nombre:</b>	Transporte y Conectividad Departamental
<b>Organismo ejecutor:</b>	Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones (MTPTC)
<b>Preparado por:</b>	Takady Konate y Romina Kirkagacli (FMP/CHA)

### I. RESUMEN EJECUTIVO

- 1.1 Este documento se basa en información obtenida de diagnósticos de los sistemas de gestión de las finanzas públicas y los sistemas de adquisiciones del Gobierno de Haití. El MTPTC, en nombre del Gobierno de la República de Haití, ha solicitado financiamiento (en adelante “fondos”) del BID (el “Banco”) para sufragar el costo del proyecto HA-L1104, Transporte y Conectividad Departamental, que asciende a US\$225 millones. Se prevé que el proyecto recibirá US\$52,18 millones en concepto de cofinanciamiento del Banco Europeo de Inversiones y la Unión Europea, así como una contribución local de US\$6 millones. El monto total previsto del financiamiento asciende a US\$283.180.000.
- 1.2 El MTPTC será el organismo ejecutor, con el apoyo de sus departamentos de administración, obras públicas y transporte y sus unidades técnicas para la ejecución de proyectos. La unidad ejecutora central se ocupará del aspecto financiero de la nueva operación. En la evaluación más reciente de la capacidad institucional de la unidad ejecutora central se llegó a la conclusión de que el sistema fiduciario que se estaba usando cuando se hizo el análisis no se ciñe plenamente a las características requeridas para la ejecución de proyectos financiados por el Banco. La calificación del riesgo general de gestión financiera es mediana, en particular con respecto a la planificación, los controles internos, la administración de contratos, de las operaciones y del inventario y los archivos.
- 1.3 **Gestión de las finanzas públicas, adquisiciones públicas y contexto general.** La evaluación más reciente de los sistemas de gestión de las finanzas públicas de la República de Haití consta en el informe de evaluación del programa de gasto público y rendición de cuentas financieras preparado en 2011 y publicado en febrero de 2012. Según los diagnósticos recientes, es necesario mejorar los sistemas de gestión financiera y los mecanismos de control externo del país a fin de que lleguen a un nivel apropiado para la gestión fiduciaria de proyectos financiados por el Banco.
- 1.4 En 2013 se hizo una evaluación del sistema nacional de adquisiciones usando la metodología y los indicadores de Comité de Asistencia para el Desarrollo de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE/CAD). Se detectaron varios puntos débiles y se está llevando a cabo un plan de acción para

modernizar el sistema. En vista de la situación actual y la necesidad de alinear el sistema con las normas y las prácticas óptimas internacionales de adquisiciones, no se usará el sistema del país, sino que las adquisiciones previstas en este programa se regirán por las políticas del Banco en materia de adquisiciones.

- 1.5 Para mitigar estos puntos débiles, el Banco seguirá (i) usando acuerdos fiduciarios especiales en sus proyectos y (ii) supervisando de cerca las operaciones de las unidades ejecutoras de proyectos. Se llevará un control externo de todas las operaciones del Banco, que estará a cargo de firmas auditoras independientes que sean aceptables para el Banco de conformidad con la guía del Banco para las auditorías y la presentación de información financiera.

## **II. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR**

### **A. Estructura orgánica y políticas administrativas**

- 2.1 El MTPTC es el organismo que se encargará de la ejecución de este programa bajo la supervisión del director del programa, con el apoyo de personal técnico y fiduciario. El equipo fiduciario estará integrado por especialistas en adquisiciones y en finanzas. Para esta operación se usarán los sistemas de gestión financiera de la unidad ejecutora central/MTPTC, el actual organismo ejecutor de proyectos de transporte.

### **B. Adquisiciones y contrataciones**

- 2.2 La unidad ejecutora central efectuará adquisiciones para apoyar la labor del MTPTC. En vista de la necesidad de crear capacidad para adquisiciones en el MTPTC, el riesgo de adquisiciones es mediano. Para mitigarlo, se han seleccionado las siguientes medidas que el equipo de proyecto del Banco apoyará: (i) se contratarán responsables de adquisiciones a tiempo completo en la unidad ejecutora central para la ejecución de todas las actividades de adquisiciones previstas para esta operación; (ii) sus funciones y responsabilidades, así como su interacción con otros organismos, se definirán en el manual de operaciones; (iii) el equipo de adquisiciones del Banco capacitará a funcionarios del MTPTC sobre las políticas y los procedimientos del Banco en materia de adquisiciones y sobre los distintos pasos del ciclo de adquisiciones, y (iv) el Banco supervisará minuciosamente todas las adquisiciones por medio de la supervisión ex ante y visitas regulares de inspección para dar seguimiento a los procesos de contratación y diversos aspectos de la gestión de contratos.

### **C. Gestión financiera**

- 2.3 Se considera que el riesgo es mediano. Para mitigarlo, se designarán especialistas en finanzas en el equipo de la unidad ejecutora central que se ocuparán de diversos aspectos de la gestión financiera y rendirán cuentas directamente al director del programa.
- 2.4 Los especialistas en finanzas usarán el sistema de la unidad ejecutora central para registrar todas las transacciones y darles seguimiento. Para la contabilidad, el registro en libros y los informes financieros se usa TOMPRO. Se usará el método modificado de contabilidad sobre la base de efectivo para registrar los gastos cuando se paguen y los ingresos cuando se reciban. Se establecerá un sistema de archivos para mantener todos los registros financieros de la operación.

### **III. ASPECTOS QUE SE CONSIDERARÁN EN LAS CONDICIONES ESPECIALES DEL CONTRATO**

- 3.1 **Condiciones contractuales especiales que deberán cumplirse antes del primer desembolso de fondos del financiamiento no reembolsable.** El organismo ejecutor presentará comprobantes, a satisfacción del Banco, de que el MTPTC ha contratado para la unidad ejecutora central (a) dos especialistas en finanzas y (b) dos especialistas en adquisiciones.
- 3.2 **Requisitos especiales de auditorías financieras.** El MTPTC se encargará de contratar auditores financieros externos aceptables para el Banco que realizarán las siguientes auditorías financieras del programa: (i) informes de las auditorías financieras anuales, que se presentarán dentro de los 120 días posteriores al cierre de cada ejercicio fiscal y (ii) un informe de la auditoría financiera final del programa, que se presentará dentro de los 120 días posteriores a la fecha del último desembolso. Se usará el tipo de cambio que esté vigente el día de la transacción. Como tipo de referencia se usará el tipo de cambio del Banco Central de Haití.

### **IV. ACUERDOS Y REQUISITOS RELATIVOS A LAS ADQUISICIONES Y CONTRATACIONES PARA EL PROYECTO**

- 4.1 **Ejecución de adquisiciones y contrataciones.** El MTPTC y el Banco han llegado a un acuerdo sobre los planes de adquisiciones, que abarcarán todo el período de ejecución del proyecto<sup>1</sup> a partir de la fecha de elegibilidad del proyecto. Estos planes se actualizarán semestralmente o cuando el Banco lo necesite. Para toda modificación del plan de adquisiciones se necesitará la no objeción del Banco.
- 4.2 Las adquisiciones y contrataciones para el proyecto propuesto se efectuarán de conformidad con las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el BID (documento GN-2349-9), de marzo de 2011, y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (documento GN-2350-9), marzo de 2011.
- 4.3 **Adquisición de bienes y contratación de obras y servicios distintos de los de consultoría.** Los contratos correspondientes a obras, bienes y servicios distintos de los de consultoría que estén sujetos a licitación pública internacional se ejecutarán utilizando los documentos estándar de licitación emitidos por el Banco. Los procesos sujetos a licitación pública nacional se ejecutarán utilizando documentos nacionales acordados con el Banco o que el Banco considere satisfactorios cuando no haya un acuerdo. El uso de comparación de precios como método de adquisición deberá ceñirse a las disposiciones del párrafo 3.5 de la política contenida en el documento GN-2349-9. El jefe de equipo de proyecto o el especialista sectorial se encargarán de revisar las especificaciones técnicas, el alcance de las obras y las listas de cantidades de estos procesos.

---

<sup>1</sup> La fecha de inicio de la ejecución del proyecto se cuenta a partir de la fecha de publicación del aviso general de adquisiciones o el primer aviso específico de adquisiciones que se publique después de la aprobación del préstamo, de ambas fechas la que ocurra primero.



- 4.4 **Contratación de obras.** El Banco ha considerado los siguientes arreglos para las contrataciones de obras y otros contratos previstos en el plan de adquisiciones: (i) obras de rehabilitación de la red de caminos primarios; (ii) construcción de una torre de control en el aeropuerto e instalación del equipo conexo; (iii) obras de mantenimiento basado en el desempeño; (iv) obras de rehabilitación y mantenimiento de la red de caminos secundarios y rurales; (v) rehabilitación y construcción de puentes, y (vi) otras obras de infraestructura de transportes que se requieran.
- 4.5 **Obras realizadas por administración directa.** Algunos tramos de la red de caminos secundarios y rurales se rehabilitarán por administración directa de conformidad con la cláusula 3.8 del documento GN-2349-9. Se deberá presentar al Banco, para su no objeción previa, una justificación del uso de este método en cada uno de los segmentos especificados, en la cual se señale que se cumplen todas las condiciones enunciadas en la cláusula antedicha, y un borrador de acuerdo, en el cual se haga referencia a la aplicabilidad de las políticas del Banco en materia de adquisiciones. Dicho acuerdo deberá contener las disposiciones relativas a prácticas prohibidas y una cláusula sobre la auditoría de la integridad. El Banco evaluará la capacidad del MTPTC para asegurar el control interno y el seguimiento apropiado de estas obras, en tanto que la supervisión externa seguirá de cerca la ejecución de las obras (calidad, plazos y costos acordados).
- 4.6 **Selección y contratación de empresas consultoras.** Para la selección y contratación de las empresas consultoras requeridas para el proyecto, con el método de selección basada en la calidad y otros métodos dispuestos en la Sección III de las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (documento GN-2350-9), se usarán los documentos estándar para solicitud de propuestas publicados por el Banco. El jefe de equipo de proyecto o el especialista sectorial se encargarán de revisar los términos de referencia.
- 4.7 **Selección de empresas consultoras.** El Banco ha considerado los siguientes arreglos para empresas consultoras y otros contratos previstos en el plan de adquisiciones: (i) supervisión de obras civiles de la red de rutas nacionales y caminos secundarios y rurales; (ii) supervisión de obras civiles del programa de mejora de puentes; (iii) estudios técnicos y sectoriales; (iv) asistencia técnica para el MTPTC; (v) auditorías financieras; (vi) auditorías técnicas, ambientales y sociales, y (vii) evaluación del programa.
- 4.8 **Consultores individuales.** Los consultores individuales nacionales e internacionales se seleccionarán de acuerdo con el Anexo V de las políticas para la selección y contratación de consultores individuales (documento GN-2350-9).
- 4.9 **Gastos recurrentes.** El Banco podría financiar los siguientes gastos recurrentes, también conocidos como costos de operación, si es necesario y si el jefe de equipo los aprueba: (i) todos los gastos requeridos y acordados con el Banco para la ejecución del proyecto<sup>2</sup>; (ii) todos los contratos de consultores individuales requeridos para la ejecución del proyecto, y (iii) viáticos (si los hubiere).

---

<sup>2</sup> Alquiler de oficinas, alquiler de automóviles para realizar tareas de supervisión, servicios públicos y comunicaciones, traducciones, cargos bancarios, artículos de oficina, avisos publicitarios, fotocopias, franqueo, etc.

- 4.10 **Cuadro de umbrales para las adquisiciones relacionadas con el proyecto.** Los umbrales aplicables a esta operación son los siguientes:

**Cuadro 1. Umbrales habituales para Haití**

Haití: Umbrales (miles de US\$)							
Obras			Bienes			Consultores	
Licitación pública internacional	Licitación pública nacional	Contrato de adquisiciones	Licitación pública internacional	Licitación pública nacional	Contrato de adquisiciones	Internacionales	100% nacionales
≥ 1.000	100<1.000	<100	≥ 100	25<100	<25	>100	<100

- 4.11 **Supervisión de adquisiciones y contrataciones.** El Banco efectuará una revisión ex ante de las adquisiciones y contrataciones previstas en esta operación. Todo cambio en el método de supervisión deberá indicarse en el plan de adquisiciones revisado acordado entre el organismo ejecutor y el Banco.
- 4.12 **Registros y archivos.** El organismo ejecutor deberá mantener registros organizados de todos los documentos, comenzando por el plan de adquisiciones y todos los documentos del proceso de adquisiciones y contrataciones y la fase de administración de contratos, hasta el final de la ejecución de los contratos. El equipo de operaciones del Banco mantendrá archivos electrónicos organizados de todos los pasos en los cuales participe.

## V. MECANISMOS DE GESTIÓN FINANCIERA DEL PROYECTO

- 5.1 **Programación y presupuesto.** Para la programación financiera, la planificación y el seguimiento de la ejecución del presupuesto del MTPTC, inicialmente se usará TOMPRO. Al comienzo del proyecto, el MTPTC preparará un plan de ejecución plurianual que contendrá el plan financiero general del proyecto, con los presupuestos y flujos de fondos necesarios, basado en las actividades indicadas en el plan operativo anual. La ejecución del plan financiero del proyecto se evaluará semestralmente y se informará al respecto en el informe semestral de seguimiento del proyecto. El plan financiero coincidirá con el ejercicio fiscal haitiano y respetará las partidas presupuestarias definidas en el acuerdo de financiamiento no reembolsable (categorías de inversión).
- 5.2 **Sistema de contabilidad, presentación de información financiera y gestión financiera.** En 2014, la unidad ejecutora central comenzó a implementar el sistema TOMPRO, que viene con los siguientes módulos estándar: (i) contabilidad general; (ii) presupuestación; (iii) administración de financiamiento no reembolsable; (iv) administración de activos; (v) estados financieros, y (vi) administración de contratos, incluidos los informes de compromiso. El MTPTC utilizará este sistema para la gestión financiera de la operación.
- 5.3 **Desembolsos y flujos de fondos.** La gestión financiera del proyecto podrá guiarse por la norma OP-273-6. El MTPTC hará la planificación anual del flujo de fondos del proyecto, que servirá de base para los desembolsos de anticipos, y lo actualizará cada cuatro meses. Los pagos directos a proveedores que se hagan en una moneda que no sea la local (gourdes) serán procesados por el Banco. Los anticipos abarcarán el equivalente de cuatro (4) meses de necesidades

financieras y serán objeto de supervisión ex post. De conformidad con la norma OP-273-6, para cada nuevo anticipo el organismo ejecutor deberá justificar 80% de los fondos anticipados recibidos.

- 5.4 **Control financiero y presentación de informes.** Se harán auditorías de conformidad con las directrices del Banco para la presentación de informes financieros y auditorías externas tal como se describe en la Sección IV. El costo de las auditorías financieras, que se estima que ascenderá a US\$350.000, se sufragará con recursos del financiamiento no reembolsable del Banco. Los estados financieros del programa se corresponderán con el ejercicio fiscal. Además, se dará seguimiento a lo siguiente: (i) calendario y desembolsos; (ii) plan de adquisiciones actualizado y planes de trabajo anuales, y (iii) informe financiero y proyecciones financieras actualizadas.
- 5.5 **Plan de supervisión financiera.** El personal fiduciario del Banco realizará visitas de supervisión periódicas al MTPTC para revisar la aplicación de medidas de mitigación, la ejecución del plan financiero y los archivos del proyecto.
- 5.6 **Mecanismo de ejecución.** El MTPTC mantendrá sistemas de gestión financiera adecuados y preparará un plan operativo anual, un plan de adquisiciones y un plan financiero a 12 meses en el que se indicarán las necesidades de efectivo para la ejecución de las actividades del proyecto.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-\_\_\_/18

Haití. Financiamiento No Reembolsable \_\_\_\_/GR-HA a la República de Haití  
Transporte y Conectividad Departamental

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

1. Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, en su calidad de Administrador de la Cuenta de la Facilidad de Financiamiento No Reembolsable del BID, en adelante la “Cuenta”, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Haití, como beneficiario, con el objeto de otorgarle un financiamiento no reembolsable para cooperar en la ejecución de un proyecto de transporte y conectividad departamental. Dicho financiamiento no reembolsable será hasta por la suma de US\$225.000.000, que formen parte de los recursos de la Cuenta, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Financiamiento No Reembolsable.

2. Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar los acuerdos que sean necesarios con la Unión Europea, y a adoptar las demás medidas pertinentes para recibir, administrar y aprobar el uso de recursos no reembolsables a ser otorgados por la Unión Europea, hasta por la suma de €20.000.000, según lo previsto en el Documento PR-\_\_\_\_\_.

(Aprobada el \_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2018)