

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

HAITÍ

APOYO AL SECTOR TRANSPORTE DE HAITÍ - V

(HA-L1098)

PROPUESTA DE FINANCIAMIENTO NO REEMBOLSABLE

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Alejandro M. Fros (TSP/CHA), jefe de equipo; Carlos Mojica (INE/TSP), jefe de equipo suplente; Reinaldo Fioravanti, Andrés Pereyra, Elkin Bello, Giovanna Mahfouz (INE/TSP); Olivia Désinor (TSP/CHA); María Elena Castro-Muñoz, Nicolas Kotschoubey, France Francois (VPS/ESG); Romina Kirkagacli, Takady Konate (FMP/CHA); y Louis-François Chrétien (LEG/SGO).

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 EJECUTIVO

I.	DESCRIPCIÓN Y SEGUIMIENTO DE RESULTADOS	1
A.	Antecedentes, problema abordado y justificación	1
B.	Objetivo, componentes y costo	10
C.	Indicadores de resultados clave	12
II.	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y RIESGOS PRINCIPALES	12
A.	Instrumentos de financiamiento	12
B.	Riesgos relativos a las salvaguardias ambientales y sociales.....	12
C.	Riesgo fiduciario	13
D.	Otros temas y riesgos clave	14
III.	PLAN DE EJECUCIÓN Y GESTIÓN	16
A.	Resumen de los mecanismos de ejecución	16
B.	Resumen de los mecanismos para el seguimiento de resultados.....	18

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

ENLACES ELECTRÓNICOS	
REQUERIDOS	
1.	<u>Plan de ejecución plurianual</u>
2.	<u>Mecanismos de seguimiento y evaluación</u>
3.	<u>Informe de gestión ambiental y social</u>
4.	<u>Plan de adquisiciones</u>
OPCIONALES	
1.	<u>Diseño preliminar de ingeniería del tramo Camp Coq-Vaudreuil de la Ruta Nacional 1</u>
2.	<u>Evaluación económica del Componente 1 del proyecto muestra</u>
3.	<u>Evaluación ambiental</u>
4.	<u>Plan de acción para el reasentamiento</u>
5.	<u>Consideraciones de integración regional</u>
6.	<u>Plan de medidas correctivas en los planos ambiental y social</u>
7.	<u>Formulario de análisis de salvaguardias e informe del filtro de la política de salvaguardias</u>

SIGLAS Y ABREVIATURAS

APN	<i>Autorité Portuaire Nationale</i> [Autoridad Portuaria Nacional]
CIAT	<i>Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire</i> [Comité Interministerial de Ordenamiento Territorial]
FER	<i>Fonds d'Entretien Routier</i> [Fondo de Mantenimiento Vial]
MTPTC	<i>Ministère des Travaux Publics, Transport et Communications</i> [Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones]
PIB	Producto interno bruto
PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
RN	Ruta nacional
UCE	Unidad Central de Ejecución

RESUMEN EJECUTIVO

HAITÍ APOYO AL SECTOR TRANSPORTE DE HAITÍ - V (HA-L1098)

Términos y condiciones financieras			
Beneficiario: República de Haití			
Organismo ejecutor: Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones (MTPTC), a través de la Unidad Central de Ejecución (UCE)			
Fuente	Monto (US\$)	Financiamiento	
Facilidad de Financiamiento No Reembolsable del BID:	US\$65 millones	Período de desembolso:	5 años
Total:	US\$65 millones	Moneda de aprobación:	Dólar estadounidense
Esquema del proyecto			
<p>Objetivo/descripción del proyecto. El objetivo general del proyecto es aumentar la competitividad, conectividad y accesibilidad territorial de Haití reduciendo los costos de transporte y prestando servicios de transporte más seguros, lo que fomentará la integración regional e internacional del país. Entre los objetivos específicos se encuentran la rehabilitación del tramo de la Ruta Nacional 1 (RN-1) ubicado entre Camp Coq y Vaudreuil, y múltiples obras de rehabilitación, mejora o mantenimiento de las redes viales primaria y secundaria de Haití.</p> <p>Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso de los recursos no reembolsables. Se cumplirán a satisfacción del Banco las siguientes condiciones: (i) entrada en vigor del Manual de Operaciones del programa, conforme a las condiciones previamente acordadas con el Banco; (ii) presentación de información actualizada sobre la población afectada por el proyecto, que se basará en consultas mantenidas con interesados pertinentes, y de una propuesta para la reubicación de viviendas, pequeños negocios y centros comunitarios de recursos hídricos; (iii) presentación de pruebas que corroboren que el beneficiario ha comprometido el presupuesto necesario para que la ejecución del plan de reasentamiento se concluya antes del inicio de las obras del proyecto muestra (tramo de la RN-1 entre Camp Coq y Vaudreuil); (iv) presentación de pruebas que evidencien que existe un mecanismo de presentación de quejas diseñado específicamente para abordar temas de reasentamiento e indemnización; y (v) presentación de pruebas que demuestren que la UCE ha hecho los arreglos institucionales necesarios para contratar una empresa especializada para (a) hacer un seguimiento de la implementación del Plan de Acción para el Reasentamiento en los tramos de la RN-1 financiados por el Banco (Gonaïves-Ennery, Ennery-Plaisance y Plaisance-Camp Coq) y (b) hacer un seguimiento de la aplicación de las medidas de mitigación que se exponen en el Plan de Medidas Correctivas en los Planos Ambiental y Social (enlace electrónico opcional 6) para esos tramos (párrafo 3.4).</p> <p>Condiciones contractuales especiales para la ejecución del Componente 1 que se han de cumplir para poder hacer uso de los recursos. (i) Antes de la licitación de las obras, bienes y servicios de cada proyecto, el MTPTC presentará, a satisfacción del Banco, los diseños finales de ingeniería de las obras civiles del proyecto (párrafo 2.5). (ii) Los documentos de licitación para las obras de cada proyecto incluirán requisitos ambientales, sociales, de salud y de seguridad, según se establece en el párrafo 6.3 del Informe de Gestión Ambiental y Social (enlace electrónico requerido 3) (párrafo 2.5). (iii) Antes de la firma de los contratos para las obras de cada proyecto, el MTPTC deberá presentar, a satisfacción del Banco, prueba de lo siguiente: (a) los planes de gestión ambiental y social del MTPTC (párrafo 2.3); (b) la entrada en vigor del contrato de servicios para la supervisión de obras suscrito entre el MTPTC y la empresa especializada (párrafo 2.5); y (c) la ejecución por el MTPTC del Plan de Acción para el Reasentamiento definitivo aprobado por el Banco, en caso de que las obras exijan la reubicación de personas o actividades económicas (párrafo 2.3). (iv) Antes del inicio de las obras de cada proyecto, el MTPTC presentará, a satisfacción del Banco, prueba de que se han cumplido los requisitos ambientales, sociales, de salud y de seguridad establecidos en el párrafo 6.6 del Informe de Gestión Ambiental y Social (enlace electrónico requerido 3) (párrafo 2.5).</p> <p>Obligaciones contractuales durante la vigencia del acuerdo de financiamiento no reembolsable. El beneficiario velará por que se cumplan los requisitos ambientales, sociales, de salud y de seguridad establecidos en los párrafos 6.2 y 6.7 del Informe de Gestión Ambiental y Social (enlace electrónico requerido 3) (párrafo 3.5).</p>			
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna.			
El proyecto califica como: SV <input checked="" type="checkbox"/> PE <input type="checkbox"/> CC <input type="checkbox"/> CI <input checked="" type="checkbox"/>			

^a SV (países pequeños y vulnerables), PE (reducción de la pobreza y aumento de la equidad), CC (cambio climático, energía sostenible y sostenibilidad ambiental), CI (cooperación e integración regionales).

I. DESCRIPCIÓN Y SEGUIMIENTO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, problema abordado y justificación

- 1.1 **Contexto económico y social.** Haití tiene una población de 10,3 millones de habitantes, de los cuales el 59% vive por debajo de la línea de pobreza. El producto interno bruto (PIB) es de US\$8.460 millones, es decir, US\$819 per cápita¹. La actividad económica de Puerto Príncipe representa el 66% del PIB y el 80% de las actividades industriales, comerciales y financieras del país. El Gobierno de Haití ha fijado como prioridad el fomento del desarrollo económico fuera de la capital, con el fin de aportar los puestos de trabajo tan necesarios a las regiones menos desarrolladas del país. Un elemento clave de esta estrategia es la rehabilitación y mejora de la infraestructura de transporte².
- 1.2 El transporte en Haití adolece de una serie de limitaciones críticas, la mayoría de las cuales se deriva del doble efecto de, por un lado, los niveles de inversión históricamente bajos en el sector y, por otro, las deficiencias crónicas de sus instituciones. Asimismo, a lo largo de los años Haití ha sufrido desastres naturales que han dañado infraestructura clave, todo lo cual ha hecho aún más oneroso el progreso del sector. Las carencias del país en materia de transporte han actuado como limitaciones para el crecimiento económico, el acceso de las personas a los servicios básicos y el desarrollo social general³.
- 1.3 **Transporte vial.** El transporte vial es la principal modalidad de transporte de carga y pasajeros en Haití⁴ y, por ende, es un mecanismo fundamental para el desarrollo económico y la integración interna⁵/interregional. La red vial nacional tiene una extensión total de 3.572 kilómetros, que se componen de 953 kilómetros de vías primarias (27%), 1.315 kilómetros de vías secundarias (37%) y 1.304 kilómetros de vías terciarias (36%). Aunque la calidad de la infraestructura vial del país está mejorando, se encuentra a la zaga de la de otros países del Caribe: (i) mientras que el 24% de la red vial total está pavimentada, este porcentaje es mayor entre los países de la región⁶ y (ii) Haití tiene niveles bajos de cobertura de carreteras, tanto en función del número de habitantes (0,4 km/1.000 habitantes) como de la superficie del país (0,12 km/km²)⁷. Solamente el 15% de la red vial total y el 64% de la red primaria están en buenas condiciones. A ello se suma que solamente el 35% de las carreteras recibió

¹ Banco Mundial, 2013.

² *Measuring Results of the Honduras Transport Project and Farm to Markets Roads Activity*, Millennium Challenge Corporation (MCC).

³ Haití ocupa el puesto 168/187 (0,471) en el Índice de Desarrollo Humano. Véase [PNUD](#).

⁴ Según las estimaciones, el 80% del tráfico nacional se realiza por tierra (Banco Mundial y BID).

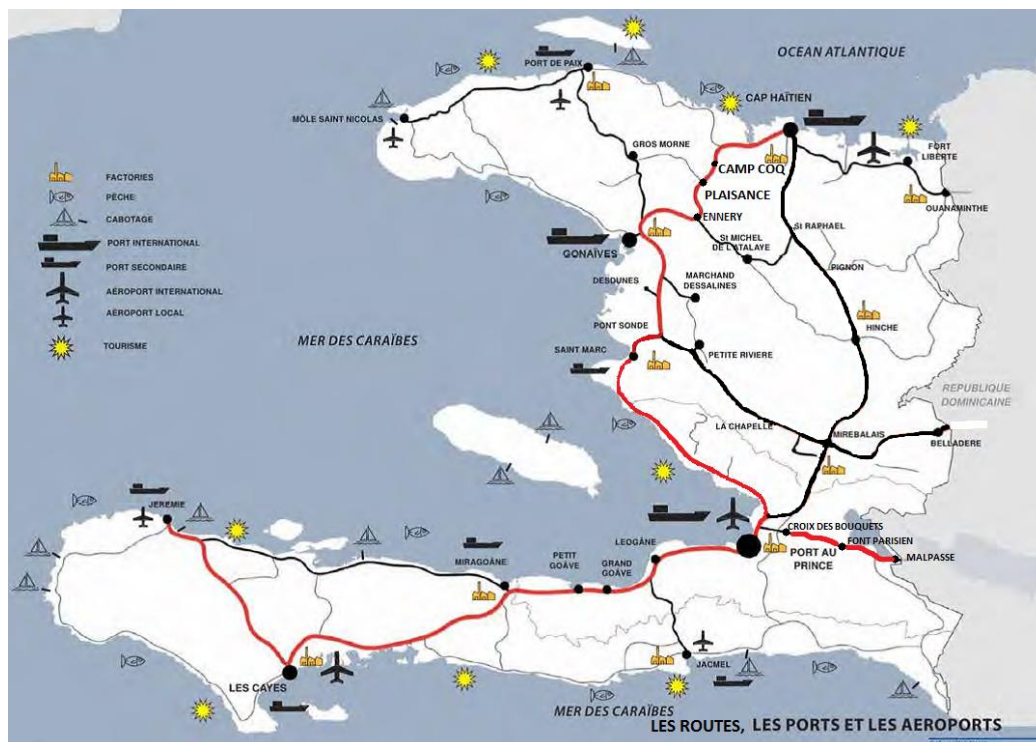
⁵ La mejora de la capacidad y la calidad de la infraestructura vial reduce los costos de transporte y los tiempos de desplazamiento, lo que permite que las regiones menos desarrolladas aumenten el acceso a mercados y a servicios básicos (salud y educación).

⁶ República Dominicana (49%), Trinidad y Tobago (51%), y Jamaica (73%). Indicadores del Desarrollo Mundial 2010, Banco Mundial.

⁷ Otros países tienen un mayor nivel de cobertura, tanto en términos de superficie como de número de habitantes. Por ejemplo: la República Dominicana, 1,98 km/1.000 hab., 0,41 km/km²; El Salvador, 1,75 km/1.000 hab., 0,48 km/km²; Honduras, 3,34 km/1.000 hab., 2,31 km/km²; y Nicaragua, 3,92 km/1.000 hab., 1,64 km/km².

mantenimiento de rutina⁸. La seguridad vial también constituye un problema en Haití, dadas las malas condiciones de las carreteras y los vehículos, y la falta de señalización vial y aplicación de las normas de tránsito⁹.

Gráfico 1. Ubicación de las principales carreteras, puertos y aeropuertos de Haití – ubicación del tramo del proyecto



— RN-1, RN-2, RN-7 y RN-8. Corredores viales prioritarios para el apoyo del BID. Recuadro: Tramo Camp Coq-Vaudreuil.

Fuente: Comité Interministerial de Ordenamiento Territorial (CIAT).

- 1.4 **Marco institucional.** El sector del transporte vial en Haití está a cargo del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones (MTPTC) en las siguientes esferas: (i) planificación y estudios; (ii) construcción de carreteras y (iii) mantenimiento. A nivel de las comunidades locales, el MTPTC está presente a través de Direcciones Departamentales en cada una de las 10 regiones del país. El MTPTC cuenta con una Unidad Central de Ejecución (UCE), que brinda apoyo al ministerio en la ejecución de proyectos de transporte que reciben financiamiento principalmente del BID y del Banco Mundial.

⁸ Para el ejercicio fiscal 2013/2014, se invirtió un monto total de US\$8,4 millones en obras de mantenimiento con cargo a Fondo de Mantenimiento Vial (FER). Fuente: MTPTC.

⁹ Existen unas pocas estadísticas oficiales sobre lesiones y muertes causadas por accidentes de tránsito en Haití. El Banco está financiando la recopilación de datos para establecer valores de referencia sobre accidentes en la Ruta Nacional (RN-1) (operación HA-L1079/3085/GR-HA), actividad que luego se efectuará en otras carreteras.

- 1.5 **Trabajo sectorial y estrategia para el sector del transporte.** En la última década, el Gobierno de Haití y el BID han realizado esfuerzos considerables para superar las importantes restricciones en materia de cobertura, capacidad, nivel de servicio y condiciones de seguridad de la red vial. Los proyectos financiados por el Banco se han concentrado en la rehabilitación, la mejora y el mantenimiento de la red vial nacional, y en el fortalecimiento institucional del MTPTC. Desde 2010, el BID ha aprobado un total de US\$291,5 millones para inversiones en el sector del transporte¹⁰ en apoyo de un amplio programa de rehabilitación de la red vial con intervenciones en la red troncal de rutas nacionales, incluidas RN-1, RN-2, RN-7 y RN-8.
- 1.6 El Banco ha financiado intervenciones en la RN-1, entre Bon-Repos y Saint Marc (operaciones 2348/GR-HA y 2663/GR-HA), entre Gonaïves y Ennery (operación 2794/GR-HA), entre Ennery y Plaisance (operación 3085/GR-HA) y entre Plaisance y Camp Coq (operación 3190/GR-HA). Con estas intervenciones, el Banco ha aportado financiamiento para la rehabilitación de cerca de 101 kilómetros de este corredor¹¹. La rehabilitación del tramo Camp Coq-Vaudreuil completará la mejora de este corredor, para el que el Banco ha sido la principal fuente de financiamiento. El tramo restante de la RN-1 entre Vaudreuil y Cap Haïtien ha quedado rehabilitado, al haber acabado las obras el Gobierno de Haití en el primer semestre de 2015¹².
- 1.7 **Fortalecimiento institucional.** Los niveles insuficientes de inversión en el sector explican algunas de las limitaciones evidentes en materia de cobertura y calidad de la infraestructura vial y sus servicios relacionados. No obstante, es necesario fortalecer la gestión del sector en sus funciones clave (planificación, mantenimiento, construcción/rehabilitación y seguridad vial) a fin de maximizar la rentabilidad y garantizar la sostenibilidad de las inversiones viales¹³. Habida cuenta del reto institucional que supone la ejecución de un programa plurianual/de obras múltiples para realizar inversiones viales en el sector, el Banco está apoyando el fortalecimiento del MTPTC para velar por la sostenibilidad de los

¹⁰ Operaciones aprobadas, montos y porcentajes desembolsados al 5 de agosto de 2015: 2348/GR-HA por US\$29 millones (100%), 1922/GR-HA por US\$100 millones (94,13%), 2663/GR-HA por US\$55 millones (72,05%), 2794/GR-HA por US\$53 millones (52,71%), 3085/GR-HA por US\$50 millones (22,94%), 3175/GR-HA por US\$12 millones (100%), 2898/GR-HA por US\$17,5 millones (99,9%) y 3190/GR-HA por US\$50 millones (17,83%).

¹¹ Se ha dado apoyo al fortalecimiento institucional con el financiamiento proporcionado por las operaciones 2348/GR-HA, 2794/GR-HA, 3085/GR-HA y ATN/OC-1400/HA-T1177.

¹² La presente operación es estratégica para el Banco tras el compromiso asumido con el Gobierno de Haití para rehabilitar/construir el corredor Jérémie–Cap Haïtien, del cual la RN-1 representa aproximadamente el 50%, de ahí la importancia de finalizar la rehabilitación del último tramo del corredor de la RN-1. Entre las inversiones específicas del Banco se encuentran las de los corredores Jérémie–Les Cayes, Grand Goâve–Aquin, Bon Repos–Saint Marc y Gonaïves–Cap Haïtien.

¹³ Experiencias similares demuestran que el fortalecimiento de la capacidad institucional de las organizaciones encargadas del mantenimiento vial puede reducir sustancialmente el ritmo del deterioro de las carreteras. *Strengthening of the sector in Armenia*, Grupo de Evaluación Independiente del Banco Mundial, <http://lnweb90.worldbank.org>.

proyectos haciendo un activo mantenimiento de los tramos intervenidos¹⁴. Ese apoyo se ha venido prestando principalmente en forma de respaldo técnico en todas las operaciones aprobadas de financiamiento no reembolsable para inversión (párrafo 1.6). Las operaciones de financiamiento no reembolsable en apoyo de reformas de política HA-L1088/3175/GR-HA y HA-L1099/3474/GR-HA¹⁵ facilitan una estructura de incentivos para integrar actividades anteriores y adoptar medidas clave en el MTPTC tales como las siguientes: (i) formular un plan de fortalecimiento y modernización institucional; (ii) crear una unidad exclusiva, definir una estrategia y establecer una estructura de gestión responsable de las actividades de mantenimiento; (iii) formular una estrategia de seguridad vial y crear una dependencia de seguridad vial que se transformará en un servicio dentro del ministerio; (iv) fortalecer la planificación del sector vial mediante la modernización de las herramientas de gestión de activos; y (v) modernizar el MTPTC normalizando los procedimientos operacionales y administrativos¹⁶. Teniendo en cuenta que la eficacia de la presente operación se basará fundamentalmente en el ámbito de la ejecución, mediante la rehabilitación, mejora y mantenimiento de las carreteras de Haití¹⁷, los objetivos de la operación de financiamiento no reembolsable en apoyo de reformas de política y las medidas propuestas complementarán y reforzarán la labor en el ámbito institucional, por medio de la preparación, modernización y ampliación de las competencias generales del ministerio.

- 1.8 **Situación de la ejecución.** La ejecución de las operaciones en curso es satisfactoria (párrafo 1.5). Al último semestre de 2014 se habían logrado avances en la construcción de carreteras. Actualmente se están construyendo alrededor de 100 kilómetros de red vial primaria¹⁸. Por otra parte, durante el segundo semestre de 2014 se firmó el contrato para las obras del tramo comprendido entre Ennery y Plaisance (23 kilómetros) y dichas obras se iniciaron en marzo de 2015. Los estudios para los tramos de la RN-1 entre Plaisance y Camp Coq (11 kilómetros,

¹⁴ Si bien existe un fondo para el mantenimiento, no cuenta con financiamiento suficiente y tiene restricciones en cuanto al tipo de obras civiles elegibles para ejecución. El MTPTC carece de capacidad y de un plan adecuado para administrar los fondos y acceder a ellos. En 2012, el MTPTC creó una dependencia (ahora unidad) de mantenimiento y se están elaborando una estrategia y un plan de acción para fortalecer el Ministerio en relación con los aspectos de mantenimiento. Los esfuerzos realizados en esta operación para apoyar el fortalecimiento institucional contribuirán a la mejora de este proceso.

¹⁵ Aprobada el 20 de mayo de 2015.

¹⁶ Avances logrados por la operación HA-L1088/3175/GR-HA: (i) unidad de mantenimiento creada en la Dirección de Transporte del MTPTC; (ii) dependencia de seguridad vial creada en el MTPTC; (iii) recopilación de una base de datos completa de la red primaria, que actualmente está en poder del MTPTC; y (iv) elaboración de un [manual de operaciones](#) para la UCE.

¹⁷ Además de las obras viales, esta operación brindará apoyo técnico y financiero a la unidad de mantenimiento del MTPTC como complemento del enfoque de fortalecimiento institucional proporcionado por la operación HA-L1089/3190/GR-HA.

¹⁸ Tramos viales comprendidos entre Les Cayes y Jérémie (69,5 kilómetros), Croix-des-Bouquets y Fonds-Parisien (32 kilómetros), Gonaïves y Ennery (27 kilómetros) y construcción de dos grandes puentes con una extensión de 95 metros y 145 metros, respectivamente, en el departamento del noroeste.

con financiamiento de la operación HA-L1089)¹⁹ y entre Camp Coq y Vaudreuil (29,5 kilómetros) se han concluido y la empresa encargada de su realización los ha presentado a la UCE y el Banco para su aprobación (párrafo 2.6). En cuanto a la capacidad técnica de la UCE para gestionar los asuntos ambientales y sociales, en los últimos cinco años se han tomado medidas para aumentar la capacidad ordinaria contratando a cuatro especialistas en temas ambientales y sociales (dos de cada especialidad) en la sede de la Unidad. La UCE envía a especialistas ambientales y sociales a los emplazamientos de grandes obras. Sin embargo, el creciente número de proyectos en ejecución en los últimos años ha ejercido presión sobre la unidad y ha puesto en evidencia que es indispensable disponer de aún más capacidad para manejar adecuadamente los asuntos sociales y ambientales antes y durante la construcción. También se ha señalado que una supervisión más estrecha del Banco es crucial para asegurar el cumplimiento y apoyar a la UCE. En consecuencia, se contratará una empresa con experiencia para vigilar de cerca los procesos de reasentamiento y su evaluación. Esta disposición se toma en cuenta como una de las condiciones contractuales especiales propuestas en la presente operación (párrafo 3.4). Estos esfuerzos pasados y venideros permitirán a la unidad continuar gestionando y coordinando la ejecución de todos los proyectos activos del BID como se aprecia en el Cuadro 1²⁰.

Cuadro 1. Avance logrado por proyecto al 5 de agosto de 2015

Proyecto	Firma del contrato	Porcentaje desembolsado	Porcentaje ejecutado
HA-L1058/2794GR-HA Gonaïves-Ennery	29/10/2013	52	65
HA-L1079/3085GR-HA Ennery-Plaisance	11/08/2014	22	20
HA-L1089/3190GR-HA Plaisance-Camp Coq	15/11/2015 (fecha estimada)	0	0

- 1.9 Lecciones aprendidas.** El Banco se ha involucrado en el sector vial de Haití con una activa participación en la gestión, el desarrollo y el financiamiento de numerosos proyectos de transporte, lo que ha permitido aumentar considerablemente el conocimiento técnico y la comprensión del sector. Entre las lecciones aprendidas y soluciones aplicadas se destacan las siguientes:
- (i) finalización de los diseños de ingeniería antes de contratar las obras civiles, a

¹⁹ La operación se tornó elegible el 5 de marzo de 2015. A agosto de 2015, (i) se están ultimando los documentos de licitación para la rehabilitación de la carretera, (ii) los contratos de mejoras y supervisión de la infraestructura del aeropuerto de Puerto Príncipe se firmaron a finales de mayo, y (iii) el MTPTC confirmó los contratos de construcción en pista que fueron firmados a finales de junio de 2015. El contrato de supervisión se firmó en julio de 2015 y los desembolsos se han iniciado según lo programado (segundo semestre de 2015) con el primer anticipo para las obras en pista.

²⁰ Se prevé que la UCE fortalezca su capacidad gracias a las reformas institucionales propuestas en la operación de apoyo presupuestario HA-L1099/3474/GR-HA. Se ha contemplado un fortalecimiento integral y un plan de capacitación para la unidad (medios de verificación de la operación de financiamiento no reembolsable en apoyo de reformas de política) que se llevarán a cabo en el transcurso del próximo año fiscal.

fin de contribuir a mitigar las variaciones de costos entre el presupuesto del proyecto y el precio de licitación definitivo (párrafos 2.6 y 2.8); (ii) formulación e implementación del plan de acción para el reasentamiento aprobado por el BID antes del inicio de las obras civiles (párrafo 2.3); (iii) en el caso de proyectos que involucren múltiples organismos, implementación de mecanismos de coordinación para definir las responsabilidades de cada organismo en las etapas de planificación y ejecución; (iv) necesidad de apoyar el proceso de fortalecimiento institucional en las entidades del sector vial (párrafo 1.7); (v) necesidad de priorizar las inversiones en mantenimiento vial y fortalecerlas a nivel de gestión; y (vi) conservación del menor número posible de componentes dentro de la operación para simplificar y optimizar los procesos de implementación y, a la vez, cumplir los objetivos y plazos dentro del calendario previsto. Estas lecciones aprendidas en operaciones anteriores se han tenido muy en cuenta al preparar la presente operación, a fin de evitar la regresión y velar por una ejecución satisfactoria.

- 1.10 **Integración regional.** Uno de los principales corredores de integración de Haití es la Ruta Nacional 1 (RN-1), una carretera de 250 kilómetros que va desde Puerto Príncipe hasta Cap-Haïtien, la segunda ciudad más grande del país situada en la costa norte. En los últimos cinco años, el Banco ha aprobado cuatro operaciones de inversión para este corredor (párrafo 1.6). Con estas intervenciones, el Banco ha aportado financiamiento para la rehabilitación de 101 kilómetros del corredor, que desempeña una función primordial en la facilitación del comercio internacional y la integración regional, ya que conecta a los principales polos económicos y productivos, las tres ciudades más pobladas y los aeropuertos y puertos marítimos más importantes de Haití²¹ (Puerto Príncipe, Gonaïves y Cap-Haïtien). Esta operación es crucial, dado que financiará la rehabilitación del último tramo de la RN-1, que aún no ha sido objeto de intervención (párrafo 1.11), lo que fomentará un desarrollo económico sólido y la reducción de la pobreza en las comunidades que se encuentran directamente en su zona de influencia con resonancia y difusión a nivel nacional.
- 1.11 **Problema.** Como consecuencia de la falta de inversión en infraestructura y mantenimiento, que se debe principalmente a la escasez de recursos y se ve agravada por la debilidad y la ineficiencia de las instituciones a cargo del sector, la infraestructura vial en el tramo de la RN-1 entre Camp Coq y Vaudreuil necesita rehabilitación urgente para asegurar la conectividad y, al mismo tiempo, evitar obstrucciones a la movilidad. Este tramo exhibe bajos niveles de servicio, que se evidencian por el grave deterioro del pavimento²², un trazado inadecuado, mala señalización, estructuras obsoletas e inadecuadas que funcionan bajo condiciones peligrosas y problemas de drenaje. Estos problemas aumentan los costos de transporte y plantean riesgos de seguridad vial, socavando el potencial de integración del país. Desde Camp Coq, el tramo de doble carril tiene una extensión de aproximadamente 29,5 kilómetros, a lo largo de una topografía montañosa con presencia de numerosas curvas, seguido por un tramo menos

²¹ En los últimos años, por los puertos de Puerto Príncipe ha pasado cerca de un millón de toneladas anuales, y entre 2012 y 2013 se registró un aumento del 16% de las exportaciones de bienes y servicios. Fuente: Autoridad Portuaria Nacional (APN).

²² Índice de Rugosidad Internacional (IRI) para el tramo Camp Coq-Vaudreuil: 7 (Nivel óptimo: 1).

sinuoso al acercarse a Vaudreuil. La geometría de la carretera presenta factores que aumentan el riesgo de accidentes y colisiones entre vehículos, tanto en la carretera como fuera de ella, a saber: pendientes pronunciadas que obstruyen la visibilidad y las distancias visuales deseables, arcones estrechos y un radio de curvatura pequeño. La superficie del pavimento exhibe niveles de degradación a lo largo del trayecto, tal como evidencia la rugosidad, la presencia de roderas, la textura, el agrietado y la fatiga del asfalto. Otros problemas en el tramo incluyen la ausencia de señalización, la falta de zonas de descanso y la obstrucción de las estructuras de drenaje. Asimismo, el estilo de conducir agresivo aumenta la probabilidad de que se produzcan accidentes. Para velar por la sostenibilidad de las inversiones en toda la red vial nacional, las instituciones a cargo del sector en el MTPTC requieren una urgente modernización mediante un fortalecimiento organizacional y de procedimientos, en especial en la unidad de mantenimiento.

- 1.12 **La operación.** La operación se ha concebido como una operación de financiamiento no reembolsable para inversión dentro de un programa de obras múltiples, con un período de ejecución de cinco años (párrafo 3.2). El tramo de la RN-1 entre Camp Coq y Vaudreuil se presentará como muestra del programa y deberá cumplir los criterios técnicos, económicos y socioambientales acordados con la UCE antes de la aprobación de la operación. Durante la ejecución del programa se podría identificar un conjunto de tramos y proyectos viales adicionales, que deberán cumplir los criterios acordados antes de que se apruebe el financiamiento. La operación seguirá brindando apoyo al fortalecimiento institucional del MTPTC al aportar recursos para actividades de mantenimiento. La operación también complementa otras operaciones ejecutadas y activas de rehabilitación de la red vial nacional al promover (i) la creación de capacidad en los procesos de ejecución y gestión del mantenimiento y (ii) la mejora y el desarrollo de herramientas de seguimiento y control de la cartera social mediante la elaboración de un manual de gestión del reasentamiento adaptado estratégicamente a los proyectos de mejora de la red vial de Haití. Además, la operación continuará brindando apoyo para mejorar la seguridad vial y la integración de género en Haití. Los beneficiarios directos de esta operación son los usuarios de la red de transporte de Haití, incluidos los conductores²³ que transitan por la RN-1 y los habitantes de las comunidades adyacentes de la región noreste²⁴.
- 1.13 **Seguridad vial.** Esta operación prestará especial atención a la seguridad vial en los proyectos elegibles del programa de obras múltiples al (i) incorporar consideraciones de seguridad vial en los diseños de ingeniería, como la ampliación de arcones, la rectificación de curvas y la colocación de vallas de seguridad; (ii) implementar un programa de evaluación en función de valores de referencia en materia de seguridad vial para los tramos susceptibles de intervención a través de la presente operación, e incorporar las recomendaciones de esta auditoría sobre la seguridad vial en el diseño de las carreteras previstas

²³ Tráfico diario promedio anual de 2013 en el tramo del proyecto: 9.220 vehículos (fuente: SNC-Lavalin/LGL, 2013, y Estudio Carrefour-Bouteille, 2014).

²⁴ Comunidades en la zona de influencia del tramo del proyecto: Limbé, Belle Hôtesse y Carrefour du Nord y, dentro de la jurisdicción de Acul-du-Nord, Bas Limbé, Plaine-du-Nord y el sur de Cap-Haïtien, con influencia sobre una población de aproximadamente 180.000 a 220.000 habitantes.

(programa de eliminación de puntos críticos, señalización, cruces peatonales y programa de demarcación vial); (iii) implementar iniciativas de reducción de velocidad construyendo estructuras específicas para proteger a los peatones (por ejemplo, veredas, badenes y señalización especial) en zonas urbanas; y (iv) emprender campañas de seguridad vial en las comunidades beneficiarias²⁵.

- 1.14 **Integración de género.** Siguiendo experiencias anteriores en Haití²⁶, esta operación continuará aumentando el acceso de las mujeres a empleos de calidad en el sector del transporte²⁷. La operación HA-L1089/3190/GR-HA prevé la capacitación de un total de hasta 50 mujeres en obras vinculadas a la infraestructura, proporcionando incentivos y oportunidades para que empresas de construcción contraten a mujeres y mano de obra local en las actividades de rehabilitación y mantenimiento de rutina. A pesar de que las mujeres en Haití representan el 47,5%²⁸ de la población activa, se ven restringidas a empleos que se encuentran en el escalafón más bajo de la escala salarial. Uno de los grandes desafíos es la segregación profesional²⁹ que existe entre el hombre y la mujer en el mercado laboral. Las mujeres son cabeza de familia del 44% de los hogares en Haití, pero el 60%³⁰ de esos hogares viven en condiciones de pobreza extrema³¹, mientras que esa cifra es del 53% en el caso de los hogares encabezados por hombres³². La presente operación aprovechará este esfuerzo de generación de capacidad sin precedentes promoviendo la contratación de mujeres y asegurando su participación como miembros activos de la fuerza laboral de rehabilitación y mantenimiento vial al representar como mínimo un 15% del personal activo³³, una proporción conservadora que se actualizará y que esperamos se supere una vez que se inicie la fase de ejecución de las obras de rehabilitación.

²⁵ Estas intervenciones complementarán los esfuerzos realizados anteriormente para mejorar la seguridad vial en Haití y se beneficiarán de las lecciones aprendidas en iniciativas similares que se ejecutaron en el marco de la Iniciativa de Seguridad Vial del BID.

²⁶ El Banco ya implementó un Plan de Acción de Género vinculado a los proyectos HA-L0093/1493/SF-HA, HA-X1005 y HA-L1019/1922/GR-HA. Resultados logrados hasta la fecha: 86 mujeres de un total de 115 han recibido capacitación en el manejo de maquinaria pesada; 38 mujeres de un total de 43 participaron en un programa de pasantías en el Centro Nacional de Equipamiento (CNE); otro grupo de alrededor de 30 mujeres recibirá capacitación en maquinaria pesada en el norte del país; 250 personas han recibido capacitación en obras de mantenimiento pequeñas y se han creado 41 microempresas dirigidas por mujeres.

²⁷ La potenciación económica de la mujer es uno de los seis objetivos estratégicos de las directrices para la implementación de la Política Operativa del BID sobre Igualdad de Género en el Desarrollo, correspondiente a 2013.

²⁸ <http://databank.worldbank.org>.

²⁹ Nota de género de la Estrategia de País con Haití 2011-2015.

³⁰ Oxfam, Haití, 2009.

³¹ Se define como pobreza extrema la situación de “las personas que viven con menos de US\$1,25 al día” (definición del Banco Mundial), con lo cual son incapaces de satisfacer las necesidades básicas de alimentación, agua, refugio, saneamiento y asistencia médica.

³² Nota de género de la Estrategia de País con Haití 2011-2015.

³³ De acuerdo con estimaciones suministradas por el contratista de la RN-7, las mujeres representan el 15% de su fuerza laboral actual. Fuente: *Rapport Mensuel #18*, Egis International (febrero de 2015). El objetivo es consolidar este porcentaje de forma que pase de ser un indicador específico de un proyecto o región a un indicador sectorial.

- 1.15 **Fortalecimiento de la unidad de mantenimiento en el MTPTC.** La operación continuará brindando apoyo al fortalecimiento del MTPTC (párrafo 1.7), que estará centrado en las actividades de mantenimiento y será coordinado por la unidad de mantenimiento establecida en el MTPTC³⁴. La unidad de mantenimiento, a la que esta operación proporcionará recursos adicionales, es uno de los pilares de los esfuerzos para fortalecer el MTPTC. Dichos esfuerzos ayudarán 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 preparado para responder en el MTPTC acrecentará de forma constante su capacidad y experiencia técnica, lo que le permitirá asumir responsabilidades más importantes y estratégicas que en la actualidad sólo pueden ser desempeñadas cabalmente por terceros e iniciativas de contratación externa.
- 1.16 **El programa de obras múltiples y la estrategia de garantía de mantenimiento.** Este programa está diseñado para identificar, sobre una base técnica, los tramos viales independientes en los que resulta evidente la necesidad de llevar a cabo intervenciones de mantenimiento, mejora o rehabilitación. Para este fin se prevé la ejecución de diversas tareas de mejora vial, desde el mantenimiento periódico y de rutina hasta intervenciones con mayores costos de inversión y complejidad, todo lo cual es de urgente necesidad para recuperar la red vial dañada. Como paso inicial, se prevé acrecentar en un año (para lograr un total de dos años) el período durante el cual el contratista a cargo de las obras de rehabilitación se hará responsable del mantenimiento del tramo objeto de intervención³⁵. Por ende, durante dicho período se prevé que el mantenimiento periódico y de rutina (limpieza de estructuras de drenaje y superficie de carreteras, etc.) será realizado por el contratista y supervisado por la Unidad de Mantenimiento Vial del MTPTC, en estrecha coordinación con la UCE. Asimismo, durante este período el contratista procurará y promoverá activamente la transferencia de tecnología y conocimientos especializados a la unidad, la cual tras esos dos años de garantía asumirá las responsabilidades de mantenimiento de acuerdo con el modelo o la estrategia que se adopte en el país. Por último, se espera que el MTPTC plasme en forma permanente su liderazgo en el ámbito del mantenimiento vial con la ayuda de campañas paralelas de fortalecimiento institucional, como la compra de equipos, la capacitación y la implementación de sistemas de apoyo y gestión para el mantenimiento incluido en esta operación.
- 1.17 **Correspondencia estratégica.** El proyecto está en consonancia con la Estrategia de País del Banco con Haití para el período 2011-2015 (documento GN-2646). Dicha estrategia designa al transporte como uno de los seis sectores prioritarios y destina los recursos del Banco a: (i) rehabilitar y mejorar la red vial primaria para consolidar un sistema de carreteras troncales que brinde una conexión segura y confiable entre las principales ciudades, puertos marítimos y aeropuertos de Haití y (ii) aumentar la capacidad del MTPTC. El proyecto se ajusta a tres de las cuatro prioridades del programa de financiamiento del Noveno Aumento General de Recursos del Banco (documento AB-2764) orientadas a (i) países pequeños y

³⁴ La creación de la Unidad de Mantenimiento dentro del MTPTC fue una de las condiciones de la operación de financiamiento no reembolsable en apoyo de reformas de política HA-L1088/3175/GR-HA.

³⁵ Este período se cuenta a partir de la aceptación provisional de las obras por parte del MTPTC.

vulnerables; (ii) reducción de la pobreza y aumento de la equidad³⁶; y (iii) cooperación e integración regionales. De conformidad con los Lineamientos para la Clasificación y Validación de las Operaciones Elegibles para la Prioridad de Financiamiento para la Cooperación e Integración Regionales Establecida en el Noveno Aumento (documento GN-2733), el proyecto se considera de “focalización multinacional” en virtud de que contribuye a la internacionalización de los sectores público y privado a través de las mejoras viales en la RN-1 ([enlace electrónico opcional 5](#)). El proyecto contribuirá al objetivo regional de infraestructura para la competitividad y el bienestar social al aumentar la cobertura de carreteras pavimentadas (km/km²) y a los siguientes productos del Banco: (i) kilómetros de vías interurbanas construidas o mantenidas/mejoradas y (ii) número de proyectos transfronterizos y transnacionales objeto de apoyo.

- 1.18 De acuerdo con los lineamientos del Banco para la clasificación y validación de las operaciones de integración regionales (documento GN-2733), esta operación cumple uno de los cuatro criterios de la Estrategia Sectorial de Apoyo a la Integración Competitiva Regional y Global del Banco (documento GN-2565-4), focalización multinacional, ya que es un proyecto nacional que tiene un efecto directo en la mejora de los niveles de accesibilidad, al mejorar la conexión vial primaria del país y, al mismo tiempo, aumentar la integración dentro del mismo (párrafo 1.10). El proyecto se ajusta a la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (documento GN-2710-5) en los siguientes ámbitos de acción prioritaria: (i) brindar apoyo a la construcción y mantenimiento de una infraestructura sostenible desde el punto de vista ambiental y social, con la consiguiente mejora de la calidad de vida y (ii) fomentar las mejoras continuas en la gobernanza de la infraestructura para aumentar la eficiencia en la prestación de servicios de infraestructura. Finalmente, el proyecto está en consonancia con el Marco del Sector del Transporte (documento GN-2740-3) en los siguientes ámbitos de acción: (i) mejoras en la cobertura y la conectividad de las redes de transporte vial, ferroviario, portuario y aeroportuario y (ii) rehabilitación y mantenimiento de los sistemas viales y otras infraestructuras.

B. Objetivo, componentes y costo

- 1.19 El objetivo general del proyecto es aumentar la competitividad, la conectividad y la accesibilidad territorial en Haití reduciendo los costos de transporte³⁷ y prestando servicios de transporte más seguros, lo que fomentará la integración regional e internacional del país. Entre los objetivos específicos se encuentran la

³⁶ El proyecto contribuye al objetivo de la estrategia de país de desconcentrar la actividad económica en beneficio de las regiones menos desarrolladas, y frecuentemente más pobres, fuera de Puerto Príncipe. Según una [evaluación de la pobreza en Haití de 2012](#), la incidencia de la pobreza es mucho mayor en las zonas rurales, en particular en el Norte (regiones noreste y noroeste). Aproximadamente el 80% de las personas que viven en condiciones de pobreza extrema habitan en zonas rurales, donde el 38% de la población total es incapaz de satisfacer sus necesidades nutricionales básicas. La población pobre está concentrada geográficamente en las regiones del Norte, donde la tasa de pobreza extrema supera el 40% (lo que representa el 20% del total de personas que viven por debajo de este umbral), en comparación con el 4,6% en Puerto Príncipe.

³⁷ Actualmente, un camión requiere 50 minutos, en promedio, para cubrir el tramo de 29,5 kilómetros del proyecto muestra. Cuando haya concluido la rehabilitación, se prevé que los costos operativos por kilómetro disminuirán en alrededor del 15% en el caso de los automóviles y 24% en el caso de los camiones, con la respectiva reducción de los tiempos de desplazamiento del 35% para los automóviles y el 32% para los camiones.

rehabilitación del tramo de la RN-1 ubicado entre Camp Coq y Vaudreuil, y múltiples obras de rehabilitación, mejora o mantenimiento de las redes viales primaria y secundaria de Haití.

- 1.20 **Componente 1. Obras civiles y supervisión (US\$61,1 millones).** Con este componente se financiará la ejecución de proyectos elegibles a través de un programa de obras múltiples. Los elementos específicos comprenden: (i) obras de rehabilitación, mejora o mantenimiento en la red de transporte nacional³⁸; (ii) mitigación de los efectos ambientales y sociales y (iii) supervisión de las obras civiles por parte de empresas especializadas.
- 1.21 **Componente 2. Fortalecimiento del sector de infraestructura vial (US\$2,6 millones).** Con este componente se financiarán los siguientes elementos: (i) adquisición de equipos e insumos de mantenimiento necesarios para llevar a cabo las actividades de mantenimiento; (ii) implementación de un sistema de gestión para la unidad de mantenimiento; (iii) capacitación del personal de la unidad de mantenimiento; (iv) implementación de campañas de seguridad vial; y (v) capacitación de mujeres en las obras de construcción y mantenimiento.
- 1.22 **Componente 3. Ingeniería, estudios socioambientales y administración (US\$1,3 millones).** Con este componente se financiarán los siguientes elementos: (i) administración de las obras y servicios por parte de la UCE; (ii) seguimiento y evaluación; (iii) estudios sectoriales³⁹, diseños de ingeniería y evaluaciones de efectos ambientales y sociales que se han de realizar para las operaciones futuras; y (iv) auditorías financieras y socioambientales.

Cuadro 2. Presupuesto detallado desglosado por actividad

Componentes	Costos (US\$)	%
Componente 1. Obras civiles y supervisión	61.100.000	94,00
Obras de rehabilitación y mantenimiento	57.100.000	87,85
Mitigación de los efectos ambientales y sociales e indemnizaciones	800.000	1,23
Supervisión de obras civiles	3.200.000	4,92
Componente 2. Fortalecimiento del sector de infraestructura vial	2.600.000	4,00
Equipos e insumos de mantenimiento	2.000.000	3,08
Sistema de gestión del mantenimiento	300.000	0,46
Capacitación del personal de la unidad de mantenimiento	100.000	0,15
Seguridad vial e integración de género	200.000	0,31

³⁸ Para consultar los criterios de elegibilidad del programa de obras múltiples, véase el párrafo 3.2.

³⁹ Los estudios sectoriales incluyen, entre otros: (i) la elaboración de un manual de reasentamiento e indemnización en Haití y (ii) un estudio de diagnóstico y asignación de prioridades para las redes viales secundaria y terciaria en Haití elaborado como componente de la operación de cooperación técnica HA-T1198/ATN/OC-14772-HA aprobada en diciembre de 2014.

Componentes	Costos (US\$)	%
Componente 3. Ingeniería, estudios socioambientales y administración	1.300.000	2,00
Administración de la UCE	400.000	0,62
Seguimiento y evaluación	300.000	0,46
Diseños de ingeniería y estudios socioambientales	400.000	0,62
Auditoría financiera y socioambiental	200.000	0,30
Total	65.000.000	

C. Indicadores de resultados clave

- 1.23 En el Marco de Resultados se detalla el conjunto completo de indicadores de productos y de resultados. En la presente operación, el producto de obras civiles se mide por kilómetros de carretera construidos o mejorados (rehabilitados). Los resultados después de la finalización del proyecto se medirán según los siguientes indicadores: (i) reducción de los tiempos de desplazamiento; (ii) reducción en los costos de desplazamiento; y (iii) reducción del número de muertes por accidentes viales. En el Marco de Resultados se desglosan los indicadores de resultados por componente y por tipo de vehículo.

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y RIESGOS PRINCIPALES

A. Instrumentos de financiamiento

- 2.1 El financiamiento de la operación será no reembolsable con cargo a la Facilidad de Financiamiento No Reembolsable del BID. La operación está diseñada como un programa de obras múltiples (párrafo 1.16) con criterios de elegibilidad definidos (párrafos 3.2 y 3.3). El instrumento del programa de obras múltiples requiere una muestra de proyecto representativa cuyo valor ronde el 30%. Esta cifra es de aproximadamente el 80% del costo total del Componente 1 del programa propuesto por esta operación. El beneficiario será la República de Haití y el organismo ejecutor será el MTPTC, que actuará a través de la UCE.

B. Riesgos relativos a las salvaguardias ambientales y sociales

- 2.2 Se prevé que las posibles repercusiones negativas del proyecto muestra, vinculadas al impacto habitual de la construcción y explotación de carreteras⁴⁰ (riesgos medianos para la sostenibilidad ambiental debido a la proximidad del proyecto a la zona de biodiversidad de Côtes-du-Nord y al río Limbé, y alto riesgo para la sostenibilidad social debido a prácticas de reasentamiento inadecuadas), se producirán a un nivel entre moderado y elevado y, por ello, la muestra de proyecto se clasifica en la categoría “A” según la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco (OP-703) (Anexo IV). Las medidas de

⁴⁰ Efectos ambientales, sociales, de salud y de seguridad relacionados con obras de pequeña a mediana escala, trabajos asociados con la pavimentación, y el desmantelamiento de instalaciones de alojamiento de trabajadores y zonas de mantenimiento de equipos y almacenamiento. Estos efectos incluyen la afectación de los suelos, la vegetación, las aguas subterráneas y superficiales, la contaminación del aire, y la fauna. También incluyen repercusiones en la calidad de vida, como la pérdida de propiedad y el reasentamiento. Entre los efectos positivos se cuentan la mejora de la seguridad y la conectividad que contribuye a la competitividad de la economía local y regional.

mitigación se diseñaron teniendo en cuenta las lecciones aprendidas en operaciones anteriores a fin de evitar la regresión y mitigar los riesgos ambientales y sociales en las fases de ejecución (párrafos 2.5, 3.4 y 3.5). Esas medidas contribuirán a evitar situaciones de incumplimiento de la política OP-703.

- 2.3 Se prepararon una evaluación ambiental exploratoria ([enlace electrónico opcional 3](#)) y un Plan de Acción para el Reasentamiento ([enlace electrónico opcional 4](#)) como instrumentos clave de mitigación de los riesgos antes descritos. Entre los principales elementos ambientales identificados en la evaluación ambiental exploratoria figuran medidas para el control de la erosión y sedimentación y el manejo del agua, la elaboración de un estudio sobre flora y fauna, la formulación de planes de gestión para zonas urbanas, la preparación de un plan de gestión de desechos sólidos y aguas residuales adecuado y sitios de eliminación de desechos, y la rehabilitación (reperfilado, revegetación) de las pendientes o zonas afectadas por el proyecto muestra. Se han diseñado estructuras de drenaje adecuadas para considerar los regímenes de precipitaciones de la región. Como condiciones contractuales especiales para la ejecución del Componente 1 que se han de cumplir para poder hacer uso de los recursos, antes de firmar los contratos para las obras de cada proyecto, el MTPTC deberá presentar, a satisfacción del Banco, lo siguiente: (i) los planes de gestión ambiental y social del MTPTC y (ii) prueba de la ejecución por el MTPTC del Plan de Acción para el Reasentamiento definitivo aprobado por el Banco, en caso de que las obras exijan la reubicación de personas o actividades económicas. Las repercusiones sociales del Componente 1 abarcan el reasentamiento/pérdida de propiedad, la pérdida temporal de puntos de agua, la pérdida temporal de actividad comercial y molestias como ruidos, vibraciones, polvo, accidentes (trabajadores y residentes), enfermedades, molestias derivadas de obras pesadas e interrupción del tránsito en la RN-1. Para el proyecto muestra y con base en los datos del censo recabados al preparar el Plan de Acción para el Reasentamiento, la población afectada⁴¹ por uno o varios de los efectos identificados a lo largo de la carretera asciende a 1.398 personas, cifra que incluye a aquellos que realizan actividades en zonas de derecho de vía de la carretera. Los terrenos afectados son principalmente propiedades donde se ubican viviendas (42,7%), terrenos dedicados a actividades comerciales (32,6%) y suelo dedicado a la agricultura (22,2%). La principal repercusión social prevista es el reasentamiento involuntario de hogares y pequeñas empresas y la pérdida de tierras agrícolas. Se verán afectados aproximadamente 17 hogares y 222 unidades comerciales ([enlace electrónico requerido 3](#)). Todas las repercusiones se han cuantificado y se mitigarán ejecutando el Plan de Acción para el Reasentamiento preparado para el proyecto muestra ([enlace electrónico opcional 4](#)), a satisfacción del Banco y en cumplimiento con la Política Operativa de Reasentamiento Involuntario del Banco (OP-710).

C. Riesgo fiduciario

- 2.4 En la evaluación del riesgo fiduciario, se determinó que el programa tenía un nivel de riesgo mediano en la exactitud de la programación presupuestaria y los flujos de caja anuales necesarios para ejecutar los proyectos. La UCE deberá anticipar,

⁴¹ La población afectada engloba a propietarios, ocupantes, usuarios y propiedades con o sin título, y terrenos públicos y privados.

controlar y medir el riesgo de manera oportuna para evitar acontecimientos que pudieran incidir negativamente en el costo de las obras. Una mayor y mejor coordinación entre la planificación de las adquisiciones y contrataciones, las actividades y la gestión de los contratos en ejecución, sumada a la planificación de los flujos de caja mensuales necesarios para llevar a cabo los planes, contribuirán a mitigar las demoras en la ejecución y la existencia de sobrecostos. Un elemento que genera especial preocupación es el sistema de archivo de información de la UCE, para el cual existe un plan de mejora para organizar los procesos de adquisiciones y contrataciones y otra información importante dentro de la unidad, lo cual se detectó al preparar operaciones anteriores, y se ha notificado en forma continua. Como parte de esta operación, el Banco seguirá ayudando a la UCE a mejorar el sistema actual para fomentar prácticas seguras y organizadas de archivo de la información.

D. Otros temas y riesgos clave

- 2.5 **Factibilidad técnica.** El alcance de las obras en la muestra representativa, el tramo de 29,5 kilómetros de la RN-1 entre Camp Coq y Vaudreuil, incluye: reparación de la estructura del pavimento; ajuste de la sección transversal de la carretera; estabilización de pendientes; construcción, limpieza y reparación de estructuras de drenaje; construcción de veredas en zonas urbana; rehabilitación de los puentes existentes; construcción del puente sobre el río Bois de Chêne; e instalación de señalización adecuada. La factibilidad técnica de estas obras se asegurará en función de los diseños de ingeniería finalizados (párrafo 2.6). Como condiciones contractuales especiales para la ejecución del Componente 1 que se han de cumplir para poder hacer uso de los recursos, (i) antes de la licitación de las obras, bienes y servicios de cada proyecto, el MTPTC presentará, a satisfacción del Banco, los diseños finales de ingeniería de las obras civiles del proyecto; (ii) los documentos de licitación para las obras de cada proyecto incluirán requisitos ambientales, sociales, de salud y de seguridad, según se establece en el párrafo 6.3 del Informe de Gestión Ambiental y Social ([enlace electrónico requerido 3](#)); (iii) antes de la firma de los contratos para las obras de cada proyecto, el MTPTC deberá presentar, a satisfacción del Banco, prueba de la entrada en vigor del contrato de servicios para la supervisión de las obras suscrito entre el MTPTC y la empresa especializada; y (iv) antes del inicio de las obras de cada proyecto, el MTPTC presentará, a satisfacción del Banco, prueba de que se han cumplido los requisitos ambientales, sociales, de salud y de seguridad establecidos en el párrafo 6.6 del Informe de Gestión Ambiental y Social ([enlace electrónico requerido 3](#)). El presupuesto de las obras civiles del tramo Camp Coq-Vaudreuil se ha asignado sobre la base de una evaluación técnica del tramo vial, junto con los diseños de ingeniería detallados que fueron elaborados. La evaluación realizó una exhaustiva labor de campo y proporciona diseños detallados, estimaciones del alcance de las obras civiles y estimaciones de costos exactas para todas las actividades. Por lo tanto, el presupuesto propuesto fue preparado sobre la base del análisis detallado de la lista de cantidades para el tramo, con el objeto de reducir la incertidumbre presupuestaria y, en última instancia, minimizar los sobrecostos (párrafo 2.8) ([enlace electrónico opcional 1](#)).
- 2.6 **Estudios técnicos.** Los diseños de ingeniería definitivos y el análisis de efectos ambientales y sociales para el tramo vial Camp Coq-Vaudreuil se finalizaron en febrero de 2015. Estos estudios consideran parámetros clave para la rehabilitación

de este tramo, como por ejemplo: (i) seguridad vial de usuarios y residentes; (ii) deterioro del pavimento; (iii) geometría de la carretera; (iv) condiciones hidrológicas y elementos de drenaje; (v) condiciones geológicas; (vi) proyecciones de tráfico; y (vii) aspectos socioambientales, incluidos los planes de gestión ambiental y social y un Plan de Acción para el Reasentamiento.

- 2.7 **Factibilidad económica.** La factibilidad económica del proyecto se analizó para la muestra de obras civiles que se incluirán en el Componente 1⁴² ([enlace electrónico opcional 2](#)). Se empleó una metodología tradicional de costo-beneficio para proyectos de infraestructura de transporte. El análisis tuvo en cuenta beneficios como la reducción en (i) los costos de operación, (ii) los costos de mantenimiento y (iii) los tiempos de desplazamiento promedio. Se prevé que el proyecto también disminuya el número de accidentes y muertes; no obstante, 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 del tramo vial arrojan un valor actual neto (VAN) de US\$3,1 millones (con una tasa de descuento del 12,0%) y una tasa interna de rentabilidad económica del 12,8%. Se efectuaron análisis de sensibilidad, de los que surgió una tasa interna de rentabilidad económica del 11,7% y 11,6%⁴³.
- 2.8 **Sobrecostos.** Esta operación comprende diseños de ingeniería detallados, que se han realizado y finalizado con la aprobación previa del Directorio. Los estudios se contrataron con el objetivo principal de mitigar los riesgos asociados a las incertidumbres en el presupuesto para construcción y también para agilizar los procesos de adquisiciones y contrataciones para los componentes de las obras viales. La presente operación continuará y complementará los esfuerzos realizados para minimizar los posibles sobrecostos efectuando un seguimiento de las actividades por medio de visitas sobre el terreno e inspecciones, programadas como una fuerza de supervisión adicional a la consultoría de supervisión obligatoria requerida para las obras viales.
- 2.9 **Sostenibilidad.** Con esta operación se financiarán dos años adicionales de mantenimiento vial en los tramos rehabilitados (párrafo 1.16). Por otra parte, los esfuerzos que está realizando el BID para fortalecer el MTPTC tienen como objetivo mejorar la sostenibilidad a largo plazo de los proyectos del sector vial gracias a la operación HA-L1088/3175/GR-HA. Como resultado directo, se modernizará la gestión del mantenimiento vial mediante la implementación de una nueva estructura organizacional, indicadores de desempeño y manuales de operaciones. Asimismo, esta operación proporcionará recursos adicionales para que la unidad de mantenimiento del MTPTC continúe llevando a cabo y coordinando tareas de mantenimiento como parte de las actividades propuestas para el Componente 1 o en otros proyectos y tramos de la red vial nacional. En última instancia, estas tareas se traducirán en sostenibilidad a largo plazo, dado que un equipo de mantenimiento eficiente llevará a cabo las obras de conservación con una estrategia sectorial coherente y confiable.

⁴² La rehabilitación del tramo de 29,5 kilómetros de la RN-1 representa aproximadamente el 80% del presupuesto del Componente 1 de la operación que se prevé aprobar.

⁴³ (i) Aumento presupuestario del 10% (costos de ejecución y construcción) y (ii) reducción del 10% en las proyecciones del Tránsito Promedio Diario Anual (TPDA).

III. PLAN DE EJECUCIÓN Y GESTIÓN

A. Resumen de los mecanismos de ejecución

- 3.1 **Beneficiario y organismo ejecutor.** El beneficiario del programa será la República de Haití y el MTPTC ejecutará la operación a través de la UCE. El MTPTC se encargará de la gestión general de la presente operación, y la UCE se ocupará de la gestión de la relación operativa con el Banco. La UCE cuenta con una estructura de gestión con un coordinador general, un especialista financiero, contadores, un gerente, especialistas en adquisiciones, especialistas en medio ambiente, un especialista en temas sociales y un equipo de ingenieros responsable de la supervisión técnica de los proyectos.
- 3.2 El programa de obras múltiples proporcionará financiamiento para obras de rehabilitación, mejora o mantenimiento de tramos viales en las redes primaria y secundaria para los cuales la primera muestra de proyecto elegible (párrafo 1.11) está definida claramente y representa aproximadamente el 80% del presupuesto del Componente 1 de la operación que se prevé aprobar. Esta muestra de proyecto cumple los criterios de elegibilidad del programa de obras múltiples definidos de la siguiente manera: (i) ser un proyecto de rehabilitación, mejora o mantenimiento vial; (ii) contar con diseños de ingeniería finalizados; (iii) cumplir los requisitos del Banco en cuanto a la finalización de una evaluación de los efectos ambientales y sociales y planes de acción relativos a las medidas de mitigación y reasentamiento (párrafo 2.5); y (iv) disponer de una evaluación económica con resultados favorables y una tasa interna de rentabilidad económica de al menos un 12%. Se deberá establecer que el cronograma de las obras se inicie dentro de un período de hasta un año a partir de la fecha de aprobación de la propuesta de financiamiento no reembolsable, y se prevé un período de ejecución dentro de los cinco años siguientes a la fecha de entrada en vigor del contrato de financiamiento no reembolsable.
- 3.3 **Manual de operaciones del programa de obras múltiples.** Como en toda operación de un programa de obras múltiples, la ejecución se basará en un manual de operaciones del programa que incluirá: (i) criterios de elegibilidad en aspectos técnicos, económicos y socioambientales (párrafo 3.2); (ii) requisitos de análisis de efectos ambientales y sociales⁴⁴ de acuerdo con la categoría del proyecto y la vulnerabilidad de la zona fijada como objetivo; y (iii) disposiciones relacionadas con las adquisiciones y contrataciones. La propuesta y la evaluación de elegibilidad de los proyectos del programa de obras múltiples que se ejecutarán con los fondos restantes de la operación estarán a cargo de la UCE, con la asistencia técnica de la División de Transporte del BID. El organismo ejecutor de los proyectos elegibles cuya ejecución se apruebe es el MTPTC, a través de la UCE.
- 3.4 **Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso de los recursos no reembolsables. Se cumplirán a satisfacción del Banco las siguientes condiciones: (i) entrada en vigor del Manual de Operaciones del**

⁴⁴ Antes del inicio de las obras, el beneficiario deberá asegurar que se han cumplido los requisitos ambientales, sociales, de salud y de seguridad establecidos en los párrafos 6.3 y 6.6 del Informe de Gestión Ambiental y Social ([enlace electrónico requerido 3](#)).

programa, conforme a las condiciones previamente acordadas con el Banco; (ii) presentación de información actualizada sobre la población afectada por el proyecto, que se basará en consultas mantenidas con interesados pertinentes, y de una propuesta para la reubicación de viviendas, pequeños negocios y centros comunitarios de recursos hídricos; (iii) presentación de pruebas que corroboren que el beneficiario ha comprometido el presupuesto necesario para que la ejecución del plan de reasentamiento se concluya antes del inicio de las obras del proyecto muestra (tramo de la RN-1 entre Camp Coq y Vaudreuil); (iv) presentación de pruebas que evidencien que existe un mecanismo de presentación de quejas diseñado específicamente para abordar temas de reasentamiento e indemnización; y (v) presentación de pruebas que demuestren que la UCE ha hecho los arreglos institucionales necesarios para contratar una empresa especializada para (a) hacer un seguimiento de la implementación del Plan de Acción para el Reasentamiento en los tramos de la RN-1 financiados por el Banco (Gonaïves-Ennery, Ennery-Plaisance y Plaisance-Camp Coq) y (b) hacer un seguimiento de la aplicación de las medidas de mitigación que se exponen en el Plan de Medidas Correctivas en los Planos Ambiental y Social⁴⁵ ([enlace electrónico opcional 6](#)) para esos tramos.

- 3.5 **Obligaciones contractuales durante la vigencia del acuerdo de financiamiento no reembolsable.** El beneficiario velará por que se cumplan los requisitos ambientales, sociales, de salud y de seguridad establecidos en los párrafos 6.2 y 6.7 del Informe de Gestión Ambiental y Social ([enlace electrónico requerido 3](#)).
- 3.6 **Supervisión.** La supervisión técnica de las obras civiles se encomendará a empresas especializadas contratadas que realizarán las siguientes tareas: (i) verificar la calidad de las obras civiles y la consecución de las especificaciones técnicas; (ii) certificar la conformidad del equipo de laboratorio para pruebas y controles técnicos necesarios; (iii) medir el avance de las actividades de los contratistas, incluidas las medidas para la mitigación de repercusiones ambientales y sociales; (iv) apoyar a la UCE en aspectos de gestión general del proyecto; (v) asesorar sobre las necesidades para mejorar los niveles de las actividades; y (vi) elaborar informes mensuales de avance del proyecto, en los que se detallen cuestiones relacionadas con la aplicación de medidas de mitigación ambiental y social.
- 3.7 **Adquisiciones.** La UCE y el Banco han acordado el plan de adquisiciones ([enlace electrónico requerido 4](#)), que cubre 60 meses de ejecución del proyecto⁴⁶ y se inicia en la fecha de elegibilidad del mismo. El plan de adquisiciones se actualizará de manera semestral con un informe semestral de actividades del proyecto, siempre que sea necesario o según lo requiera el Banco. El plan de adquisiciones detallado estará disponible en la UCE. Las adquisiciones para el

⁴⁵ Las medidas de mitigación se exponen en el Plan de Medidas Correctivas en los Planos Ambiental y Social ([enlace electrónico opcional 6](#)) y en los párrafos 3.8 y 3.12 del Informe de Gestión Ambiental y Social ([enlace electrónico requerido 3](#)).

⁴⁶ Los primeros 18 meses de la ejecución del proyecto se contabilizan a partir de la fecha de publicación del aviso general de adquisiciones, o de la fecha de publicación del primer aviso específico sobre adquisiciones después de que se haya aprobado la operación, lo que ocurra primero.

proyecto propuesto se realizarán de conformidad con las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el BID (documento GN-2349-9) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (documento GN-2350-9), ambas de marzo de 2011, y con las Disposiciones de Adquisiciones para Haití (documento GN-2654). Los bienes, obras y servicios que sean distintos de consultoría y requieran de una licitación pública internacional se contratarán utilizando los documentos de licitación de uso habitual emitidos por el Banco. Las adquisiciones y contrataciones que sean objeto de una licitación pública nacional se realizarán empleando los documentos previstos para las licitaciones nacionales acordados con el Banco o que el Banco considere satisfactorios, en ausencia de un contrato. Los contratos de adquisiciones y contrataciones en los cuales se aplique el método de comparación de precios se deberán ejecutar de conformidad con lo previsto en el párrafo 3.5 de la Política (documento GN-2349-9), y se celebrarán utilizando el modelo de documento acordado con el Banco. Estas disposiciones se aplican a todos los bienes, obras y servicios distintos de consultoría que se incluyan en el plan de adquisiciones como costos operativos.

- 3.8 **Auditorías externas.** Los recursos de la operación financiarán las auditorías financieras y de la operación. Se realizará una auditoría anual de los saldos financieros del proyecto, y un informe semestral de las justificaciones del uso de fondos para anticipos hechos por el Banco a la UCE, de conformidad con procedimientos previamente acordados. La auditoría externa será realizada por una empresa independiente aceptada por el Banco y según los términos de referencia acordados por el Banco. Los estados financieros anuales auditados se presentarán dentro de un plazo de 120 días tras el cierre del ejercicio fiscal. El informe de los estados financieros finales auditados se presentará dentro de un plazo de 120 días posteriores a la fecha del último desembolso. Los informes de los procedimientos ex post para las solicitudes de desembolso se deberán presentar dentro de los 60 días posteriores al cierre de cada ejercicio fiscal semestral.
- 3.9 **Desembolsos.** El financiamiento no reembolsable se desembolsará a lo largo de cinco años, tal como se detalla en el Cuadro 3.

Cuadro 3. Cronograma de desembolsos previsto (millones de US\$)

	2016	2017	2018	2019	2020	Total
BID/Total	15,086	16,078	15,540	14,679	3,617	65,00
Porcentaje	23,2	24,7	23,9	22,6	5,6	100

B. Resumen de los mecanismos para el seguimiento de resultados

- 3.10 El plan de seguimiento y evaluación ([enlace electrónico requerido 2](#)) se llevará a cabo durante la ejecución del proyecto, de conformidad con las metas e indicadores de desempeño que se especifiquen en el Marco de Resultados. La UCE verificará el avance y el impacto de las actividades de la operación, para lo cual: (i) recopilará de manera periódica la información sobre el avance físico (actividades), aspectos financieros (fondos disponibles e invertidos) y utilización de la carretera; y (ii) mantendrá actualizada y accesible la información pertinente sobre la ejecución de las actividades de la operación y sus recursos. El equipo del

Banco coordinará y se cerciorará de que el plan de seguimiento se ejecute dentro de la calidad técnica y el plazo establecidos. A tales efectos, el Banco celebrará reuniones periódicas con la UCE, de conformidad con el avance del proyecto. En caso de que se requiera, el Banco solicitará informes o presentaciones adicionales

- 3.11 **Informes semestrales.** La UCE presentará al Banco en los meses de agosto y febrero de cada año, un informe de avance semestral (que constituye una de las condiciones contractuales para el financiamiento del Banco), donde describirá el estado del avance físico y financiero y resumirá los informes de la empresa que realiza la supervisión de las obras y de los informes internos de la supervisión de contratos, el cual se convertirá en el informe de seguimiento del proyecto donde se presentarán el seguimiento del programa y la evolución de los indicadores de desempeño.
- 3.12 **Visitas sobre el terreno y misiones.** El Banco realizará visitas periódicas de supervisión sobre el terreno, con el fin de efectuar el seguimiento del avance en la ejecución de los diferentes productos. Asimismo, también se realizarán misiones anuales de gestión, con el objetivo de analizar el avance de la operación y abordar temas específicos.
- 3.13 **Evaluación.** Después de transcurridos 24 meses de la fecha de entrada en vigor del financiamiento no reembolsable, o luego de que se concrete el desembolso del 70%, la UCE presentará al Banco una evaluación intermedia que deberá incluir: (i) los resultados iniciales de la operación; (ii) los procesos y resultados de los procesos de adquisiciones y contrataciones para las obras civiles y consultorías; y (iii) la evaluación del avance de las obras civiles. Dentro de los 60 días posteriores al último desembolso, se realizará una evaluación final que deberá incluir: (i) resultados de la ejecución financiera por componente; (ii) cumplimiento de las metas, de conformidad con el Marco de Resultados; (iii) cumplimiento de las disposiciones contractuales; (iv) detalle del costo de las obras; (v) lecciones aprendidas; (vi) evaluación de los aspectos socioambientales; y (vii) análisis de costo-beneficio ex post. Esta metodología se utilizará para evaluar la eficacia del programa reproduciendo la metodología empleada para evaluar la factibilidad económica del proyecto ex ante. En el análisis se estudiarán y evaluarán los beneficios logrados para los que se prevén mejoras según lo indicado en el Marco de Resultados.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo			
Resumen			
I. Alineación estratégica			
1. Objetivos de la estrategia de desarrollo del BID	Alineado		
Programa de préstamos	-Préstamos a países pequeños y vulnerables -Préstamos para reducción de la pobreza y promoción de la equidad -Préstamos en apoyo de la cooperación y la integración regionales		
Metas regionales de desarrollo	-Cobertura de caminos pavimentados (km/km2)		
Contribución a los productos del Banco (tal como se define en el Marco de Resultados del Noveno Aumento)	-Km de caminos interurbanos construidos, mantenidos o mejoradas -No. de proyectos transfronterizos y transnacionales apoyados (infraestructura, aduanas, etc.)		
2. Objetivos de desarrollo de la estrategia de país	Alineado		
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2646	- Mejora de la calidad de la infraestructura vial nacional - Refuerzo de la capacidad institucional del sector de transporte - Mejora de la conectividad internacional	
Matriz de resultados del programa de país	GN-2805	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2015.	
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)			
II. Resultados de desarrollo - Evaluabilidad	Evaluable	Ponderación	Puntuación máxima
	8.5		10
3. Evaluación basada en pruebas y solución	8.4	33.33%	10
3.1 Diagnóstico del Programa	3.0		
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas	2.4		
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados	3.0		
4. Análisis económico ex ante	10.0	33.33%	10
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, Análisis Costo-Efectividad o Análisis Económico General	4.0		
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados	1.5		
4.3 Costos Identificados y Cuantificados	1.5		
4.4 Supuestos Razonables	1.5		
4.5 Análisis de Sensibilidad	1.5		
5. Evaluación y seguimiento	7.1	33.33%	10
5.1 Mecanismos de Monitoreo	2.5		
5.2 Plan de Evaluación	4.6		
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación	Medio		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad			
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	A		
IV. Función del BID - Adicionalidad			
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales			
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)			
No-Fiduciarios			
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:			
Igualdad de género	Sí	La operación HA-L1089 espera capacitar hasta 50 mujeres en trabajos vinculados con infraestructura, para ofrecer incentivos y oportunidades, para que las empresas constructoras contraten mujeres y trabajadores locales, para las actividades de rehabilitación y mantenimiento de rutina.	
Trabajo			
Medio ambiente			
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto	Sí	La cooperación HA-T1177 financió los diseños de Ingeniería para el segmento RN-1 Camp Coq - Vaudreuil.	
La evaluación de impacto ex post del proyecto arrojará pruebas empíricas para cerrar las brechas de conocimiento en el sector, que fueron identificadas en el documento de proyecto o el plan de evaluación.			

El objetivo general del proyecto es aumentar la competitividad y conectividad en Haití mediante la reducción de los costos de transporte y la prestación de servicios de transporte más seguros, promoviendo así la integración regional e internacional del país. Los objetivos específicos incluyen la rehabilitación de un tramo de carretera en la Ruta Nacional 1 (RN-1) entre las localidades de Camp Coq y Vaudreuil, múltiples obras de rehabilitación y mejoramiento y mantenimiento en las redes de carreteras primarias y secundarias de Haití.

En términos del diagnóstico del programa, dado que aún existe poca evidencia sobre la efectividad de inversiones en transporte, el documento carece de evidencia empírica para justificar su efectividad en cuanto a sus impactos sobre competitividad y conectividad. En términos de la matriz de resultados, todos los indicadores de resultado y producto presentados son SMART y contienen medios de verificación.

El análisis económico es sólido, mostrando que los beneficios exceden a los costos del proyecto, pero la rentabilidad del proyecto no se sostiene bajo el análisis de sensibilidad propuesto. El plan de evaluación se basa en un análisis económico ex post. Dado que este tipo de análisis se ha llevado a cabo con anterioridad en otros proyectos similares, no se considera que ayude a cerrar brechas de conocimiento. Los riesgos identificados son sensatos e incluyen medidas de mitigación y métricas para su seguimiento.

MARCO DE RESULTADOS

Objetivo del proyecto	El objetivo general del proyecto es aumentar la competitividad y conectividad de Haití reduciendo los costos de transporte y prestando servicios de transporte más seguros, lo que fomentará la integración regional e internacional del país. Entre los objetivos específicos se encuentran la rehabilitación del tramo de la Ruta Nacional (RN-1) ubicado entre Camp Coq y Vaudreuil, y múltiples obras de rehabilitación y mantenimiento en las redes viales primarias y secundarias en Haití ¹ .
------------------------------	---

Indicadores de resultados	Nivel de referencia (2015)		Nivel meta (2020)		Comentarios
Resultado: Aumento de la calidad de la red vial primaria en el tramo Camp Coq-Vaudreuil de la RN-1.					
Costo de operación vehicular en el tramo vial Camp Coq–Vaudreuil (US\$ constantes/ kilómetros vehículo)	Tipo de vehículo ²	Costos de operación vehicular	Tipo de vehículo	Costos de operación vehicular	Modelo para el desarrollo y la gestión de carreteras (HDM-4). Este resultado se medirá en la evaluación final a través de un análisis ex post de costo-beneficio.
	Motocicleta	0,05	Motocicleta	0,05	
	Automóvil	0,20	Automóvil	0,18	
	Camioneta	0,26	Camioneta	0,23	
	Autobús	0,52	Autobús	0,41	
	Camión 2 ejes	0,59	Camión 2 ejes	0,45	
	Camión 3 ejes	1,29	Camión 3 ejes	0,98	
	Camión articulado	1,45	Camión articulado	1,09	

¹ Esta operación se ha concebido como un programa de obras múltiples. Los indicadores de resultados presentados para el Componente 1 son atribuibles a la muestra de proyecto del programa. Los indicadores de resultados para nuevos proyectos elegibles se medirán una vez que se incorporen al programa.

² Categorías – Automóvil y camioneta: vehículos de dos ejes; Camión articulado: tractor, remolque o camión con tres o más ejes.

Tiempos de desplazamiento promedio en el tramo vial Camp Coq–Vaudreuil (en minutos)	Tipo de vehículo	Tiempos de desplazamiento promedio	Tipo de vehículo	Tiempos de desplazamiento promedio	Modelo para el desarrollo y la gestión de carreteras (HDM-4). Este resultado se medirá en la evaluación final a través de un análisis ex post de costo-beneficio.
	Motocicleta	34	Motocicleta	24	
	Automóvil	38	Automóvil	26	
	Camioneta	39	Camioneta	26	
	Autobús	36	Autobús	26	
	Camión 2 ejes	46	Camión 2 ejes	32	
	Camión 3 ejes	54	Camión 3 ejes	36	
	Camión articulado	46	Camión articulado	32	
Índice de Rugosidad Internacional para el tramo vial Camp Coq–Vaudreuil (metros/kilómetro)	Nivel de referencia (2014)	Nivel meta (2020)		Medios de verificación	
	7	2,3		Mide el perfil longitudinal de la carretera utilizando equipamiento especializado (rugosímetro). Este resultado se verificará a través de los informes de supervisión sobre el terreno.	
Número de accidentes por año en el tramo entre Camp Coq y Vaudreuil	Nivel de referencia (2014)	Nivel meta (2020)		Medios de verificación	
	Por determinarse ³	-15% ⁴		Este resultado se medirá en la evaluación final, sobre la base de los informes presentados por la UCE.	

³ Habida cuenta de la falta actual de datos sobre accidentes en Haití, la operación HA-L1079 está financiando la recopilación de datos para establecer valores de referencia en materia de seguridad vial en la RN-1 (como parte del Componente 4).

⁴ Esta cifra se actualizará teniendo en cuenta el valor de referencia que se recabará para la RN-1.

Componente 1: Obras civiles y supervisión	Año 1 Nivel de referencia (2016)	Año 2 (2017)	Año 3 (2018)	Año 4 (2019)	Año 5 (2020)	Meta	Medios de verificación
Carreteras construidas o mejoradas (rehabilitadas ⁵) (km)	0	5	15	9.5	0	29,5	Informes de supervisión.
Carreteras primarias y secundarias sometidas a mantenimiento ⁶ (km)	0	0	50	50 ⁷	0	100	Informes de supervisión.
Mitigación de los efectos ambientales y sociales e indemnizaciones (informes)	0	1	1	1	0	3 ⁸	Informes de gestión ambiental y social.

⁵ La rehabilitación comprende toda intervención vial compleja de gran magnitud, y se divide de la siguiente manera: (i) reconstrucción, que se define como el reacondicionamiento general de los elementos físicos de la carretera (es decir, la estructura del pavimento, trazado y geometría de la carretera, estructuras de drenaje y puentes) a fin de elevar el nivel de servicio y las condiciones operativas de la carretera para alcanzar metas predefinidas/deseadas o los valores originales, niveles que habitualmente disminuyen tras un período prolongado sin que se realicen actividades de mantenimiento o por exceso de uso operativo; y (ii) mejora, que se define como la mejora técnica de las condiciones de la carretera a fin de aumentar su nivel de desempeño para alcanzar una clasificación jerárquica más alta de la carretera. Este proceso se logra siguiendo las actividades de reconstrucción antes mencionadas con una mejora clara e intencional de las especificaciones técnicas que se han de implementar. La rehabilitación también se puede designar como grandes obras de mantenimiento pero en función del alcance de la presente operación se prefiere el término rehabilitación.

⁶ Se define como mantenimiento toda intervención vial simple de magnitud menor, necesaria para preservar el nivel de servicio de todos los elementos de la carretera. Las actividades de mantenimiento se suelen diferenciar de la siguiente manera: (i) mantenimiento periódico, necesario para demorar o impedir la falla de los componentes críticos y no críticos de la carretera (por ejemplo, inspección y tratamiento del agrietado del pavimento, construcción de estructuras de drenaje menores); y (ii) mantenimiento de rutina, necesario para asegurar una operación adecuada por medio de la limpieza y el mantenimiento de las franjas de derecho de vía (por ejemplo, limpieza y despeje de las estructuras de drenaje, control de la vegetación). (Fuente: *Federal Highway Administration* y Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). www.ani.gov.co).

⁷ El mantenimiento para los primeros 50 kilómetros comenzará en el año 3. En el año 4 se someterá a mantenimiento un tramo adicional de 50 kilómetros.

⁸ Como parte de los criterios de elegibilidad y del manual de operaciones definidos para el programa de obras múltiples de la presente operación, es obligatorio contar con un plan/informe válido de gestión ambiental y social antes del inicio de las obras. El equipo estima en un año el ritmo de aprobación de los proyectos financiados mediante esta operación, por lo que se debería preparar un (1) informe de gestión ambiental y social por año. Todo proyecto elegible adicional en el marco del proyecto debería contar con el informe requerido y la estimación de la meta se debería incrementar de manera acorde.

Componente 2: Fortalecimiento del sector de infraestructura vial	Año 1 (2016)	Año 2 (2017)	Año 3 (2018)	Año 4 (2019)	Año 5 (2020)	Meta	Medios de verificación
Adquisición de equipos e insumos de mantenimiento (proceso)	0	2	2	2	2	8	Informe anual de la unidad de mantenimiento.
Diseño e implementación del sistema de mantenimiento (un.)	0	1	0	0	0	1	Informe semestral de la UCE.
Capacitación del personal de la unidad de mantenimiento ⁹ (un.)	0	10	10	10	10	40	Informe anual de la unidad de mantenimiento y de las direcciones departamentales.
Personal que recibió capacitación en la estrategia de seguridad vial ¹⁰ (un.)	0	10	10	10	10	40	Informe semestral de la UCE.
Número de mujeres que recibieron capacitación en tareas vinculadas a obras de infraestructura (un.)	0	25	25	0	0	50	Informe semestral de la UCE.

⁹ Las actividades de capacitación en cada ciclo propuesto estarán dirigidas a personas que no hayan recibido capacitación anteriormente, lo que permitirá capacitar a una mayor cantidad de personal. Se aplica a todas las actividades de capacitación del componente.

¹⁰ Prevé la capacitación en la implementación de las medidas propuestas y la difusión/promoción de la estrategia a través de campañas y talleres.

Componente 3: Ingeniería, estudios socioambientales y administración	Año 1 (2016)	Año 2 (2017)	Año 3 (2018)	Año 4 (2019)	Año 5 (2020)	Meta	Medios de verificación
Realización de diseños de ingeniería y estudios (un.)	1	0	1	1	0	3	Informes semestrales de la UCE sobre los avances de los estudios que se contrataron y realizaron.
Actualización del plan de ejecución plurianual (un.)	0	1	1	1	1	4	Informes semestrales de la UCE.
Informes de evaluación del proyecto emitidos por la UCE (un.)	0	0	1	0	1	2	Informes semestrales de la UCE.
Informes de auditoría financiera y socioambiental (un.)	0	1	1	1	1	4	Informes semestrales de la UCE e informes de auditoría ¹¹ .

Notas: previsiones

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

¹¹ Los informes de la UCE deberán incluir como anexo el informe o informes obtenidos a partir de estudios realizados por empresas especializadas independientes encargadas de vigilar la aplicación de los planes ambientales y sociales (es decir, planes de reasentamiento, planes de medidas correctivas o cualquier otro informe que la UCE tenga la obligación contractual de proveer como prueba del cumplimiento de las directivas del Banco).

ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS

País:	República de Haití
Número del proyecto:	HA-L1098
Nombre:	Apoyo al Sector Transporte de Haití - V
Organismo ejecutor:	Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones (MTPTC) a través de la Unidad Central de Ejecución (UCE)
Fecha:	Enero de 2015
Preparado por:	Romina Kirkagacli y Takady Konate (FMP/CHA)

I. RESUMEN EJECUTIVO

- 1.1 Este documento se basa en información recopilada de los diagnósticos existentes de los sistemas de gestión de las finanzas públicas y de adquisiciones del Gobierno de Haití. El Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones (MTPTC), en representación del Gobierno de la República de dicho país, ha solicitado financiamiento (de aquí en adelante, “fondos”) al Banco Interamericano de Desarrollo (“el Banco”) para poder asumir el costo del proyecto HA-L1098, denominado “Apoyo al Sector Transporte de Haití - V”, por un monto de US\$65 millones. El objetivo del programa es aumentar la competitividad y conectividad de Haití reduciendo los costos de transporte y prestando servicios más seguros. El proyecto fomentará el potencial de integración regional e internacional del país y apoyará el fortalecimiento institucional para el sector del transporte en Haití.
- 1.2 El MTPTC, que actuará a través de su Unidad Central de Ejecución (UCE), será el organismo ejecutor de esta operación y contará con el apoyo de sus departamentos administrativo, de obras públicas y transporte, además de sus unidades técnicas para la ejecución del proyecto. La evaluación más reciente de la capacidad institucional de la UCE concluye que el sistema fiduciario en uso al momento de realizarse el análisis no cumple totalmente las características requeridas para la implementación de los proyectos financiados por el Banco. Habida cuenta de ello, el riesgo de gestión financiera en general se clasifica como mediano, en particular en los ámbitos de planificación, controles internos, gestión de contratos, gestión operativa, gestión de inventarios y archivos.
- 1.3 **Adquisiciones y contrataciones y el contexto general.** En 2013 se realizó una evaluación del Sistema Nacional de Adquisiciones, aplicando la metodología y los indicadores del Comité de Asistencia para el Desarrollo (DAC), perteneciente a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). En dicha evaluación se identificaron ciertas deficiencias y, a pesar de que se presentó un plan de acción para la modernización del sistema nacional de adquisiciones, aún se deben iniciar las actividades de fortalecimiento. En

- función de la situación actual y de la necesidad de adecuar el sistema a las normas y prácticas óptimas internacionales en materia de adquisiciones y contrataciones, no se utilizará ningún sistema nacional y las políticas de adquisiciones y contrataciones del Banco regirán las actividades correspondientes previstas en el marco de este programa.
- 1.4 **Gestión de las finanzas públicas y el contexto general.** La evaluación más reciente de los sistemas de gestión de las finanzas públicas de la República de Haití se encuentra en el informe de la evaluación del gasto público y rendición de cuentas del país (PEFA) que se realizó en 2011 y se publicó en febrero de 2012. Según surge de los diagnósticos recientes, sería necesario introducir mejoras adicionales en los sistemas de gestión financiera y mecanismos de control externo del país para adecuarlos a niveles que estén en consonancia con la gestión fiduciaria de los proyectos financiados por el Banco.
- 1.5 Para mitigar estas deficiencias, el Banco continuará con las siguientes actividades: (i) utilización de unidades ejecutoras especiales para la ejecución de todos los proyectos; (ii) implementación de mecanismos fiduciarios especiales para la ejecución de sus proyectos; y (iii) supervisión exhaustiva de las operaciones de las unidades ejecutoras de los proyectos. Se llevará a cabo un control externo de todas las operaciones del Banco por empresas de auditoría independientes aceptables para el Banco, de conformidad con la guía para la presentación de informes financieros y auditorías del BID.

II. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR

- 2.1 **Estructura organizacional y políticas administrativas.** La UCE ha sido objeto de diversas reestructuraciones desde 2004 para permitirle hacer frente al aumento gradual del número de proyectos. La última reestructuración, iniciada en 2013, propuso la redacción de un manual integrado de operaciones y la mejora de la estructura organizacional. Consultores externos propusieron recientemente un nuevo cuadro organizacional, que se presentará al Banco para la formulación de comentarios y recomendaciones.
- 2.2 La estructura actual, establecida en 2011, prevé las siguientes funciones clave: (i) un coordinador que rinde cuentas directamente al ministro del MTPTC; (ii) personal técnico, responsable de la ejecución del proyecto; (iii) un administrador; (iv) especialistas financieros; (v) tres funcionarios de adquisiciones que ejecutan los procesos de adquisiciones de todos los proyectos financiados por el Banco y otros donantes; y (vi) personal administrativo y de apoyo.
- 2.3 Actualmente está en curso la redacción del manual integrado de operaciones y el análisis del cuadro organizacional con recomendaciones de reestructuración. Se prevé que estas medidas sentarán las bases para una reestructuración organizacional que otorgue a la UCE mayor capacidad para afrontar los nuevos desafíos que tiene por delante.

A. Adquisiciones

- 2.4 Sobre la base de las visitas de supervisión realizadas por el equipo de adquisiciones del Banco y la trayectoria derivada de la ejecución de los proyectos, el nivel de riesgo de esta operación se clasifica como mediano.
- 2.5 Si bien la capacidad de la UCE en materia de adquisiciones ha mejorado a lo largo del tiempo, se identifican las esferas de riesgo que figuran a continuación.
- (i) Debido a la estructura actual, la división de funciones y responsabilidades entre los especialistas en adquisiciones y el personal técnico no está claramente definida. Mitigación: se prevé que la nueva estructura propuesta abordará este aspecto mediante la creación de una unidad de adquisiciones que trabajará en estrecha colaboración con la unidad técnica pero no bajo su supervisión.
 - (ii) Puesto que se están ejecutando seis proyectos y en razón de la carga de trabajo de los especialistas en adquisiciones, que también intervienen en proyectos financiados por otros donantes, se identificaron algunas deficiencias en la gestión de la carga de trabajo de adquisiciones, lo que no sólo puede generar demoras en la ejecución sino también repercutir en las funciones estratégicas, como planificación y gestión de contratos. Mitigación: con la nueva estructura propuesta, se deberá identificar un coordinador de la unidad de adquisiciones a fin de organizar el trabajo de los especialistas en adquisiciones y asegurar que las funciones básicas de planificación y gestión de contratos estén garantizadas.
 - (iii) Deficiencias en el ámbito de la gestión de contratos, que es esencial para los contratos asociados a las obras. Mitigación: el equipo de adquisiciones del Banco brindará capacitación en este ámbito para incorporar la gestión de contratos a la función de adquisiciones.
 - (iv) Aún se debe abordar el tema del archivo de la información y designar al especialista en archivo que debía contratarse en el marco de la operación anterior. Mitigación: se debe contratar lo antes posible al especialista en archivo para que implemente un sistema de archivo organizado y dicho especialista deberá identificar y capacitar al personal responsable del mantenimiento del sistema.

B. Gestión financiera

- 2.6 La UCE está dirigida por un coordinador general, apoyado por un administrador (véase más arriba). Asimismo, la UCE emplea a un especialista financiero, un consultor financiero, un contador, tres especialistas en adquisiciones y un equipo de ingenieros responsables del seguimiento técnico de los proyectos. La actual estructura de gestión financiera se considera adecuada para ejecutar el nuevo programa. Además de los proyectos del Banco, actualmente la UCE también se encarga de gestionar otros proyectos financiados por el Banco Mundial y donantes europeos.
- 2.7 La contabilidad, el registro y la presentación de informes financieros se realizan mediante el sistema de contabilidad ACCPAC 4.1, que permite presentar las operaciones contables y recopilar datos financieros por categoría presupuestaria o de inversión. El organismo ejecutor emplea la modalidad de caja modificada para registrar los costos de sus diversos proyectos, es decir que registra los gastos cuando se abonan y los ingresos cuando se perciben. La documentación de respaldo relativa a los comprobantes contables internos, contratos con proveedores, solicitudes y justificaciones del Banco y transacciones bancarias es

fácilmente identificable, y el sistema de archivo está bien organizado y es idóneo para la ejecución de proyectos.

- 2.8 En 2011 la UCE adoptó una metodología mejorada para la planificación de los flujos de caja, con el fin de ejecutar más eficaz y eficientemente las actividades vinculadas a los proyectos. A pesar de que sus proyecciones financieras efectivamente mejoraron, se requieren mayores esfuerzos para lograr que la planificación y el control presupuestario sean más fiables. En particular, la UCE necesitará asistencia a la hora de implantar un sistema para el desarrollo, seguimiento y control de los presupuestos de los proyectos que coordine la planificación de las adquisiciones, la gestión de los contratos en ejecución y los cronogramas de actividades. Se deberá fortalecer la labor destinada a aumentar la capacidad de la UCE para dar seguimiento a los contratos de manera oportuna, a efecto de mitigar el riesgo de las posibles variaciones de costo en la mano de obra, volumen y materiales, etc., que pudieran generar cuellos de botella o redundar en proyecciones de flujo de caja inadecuadas.
- 2.9 La reciente evaluación de la capacidad institucional de la UCE, realizada en diciembre de 2011 y actualizada en octubre de 2014, y basada en revisiones, determinó que el nivel de desarrollo de sus sistemas de gestión financiera y procesos de control interno presenta un riesgo mediano e identificó las siguientes deficiencias que figuran a continuación. (i) La UCE exhibió deficiencias a la hora de anticipar, controlar y medir de manera oportuna los acontecimientos que podrían repercutir negativamente sobre el costo de las obras. Por otra parte, el manual de operaciones no proporciona pautas referidas a la planificación programática, lo que se traduce en exceso de gastos. Mitigación: actualizar los manuales de operaciones para que incluyan pautas sobre planificación programática y financiera e implementar las políticas revisadas. (ii) Los presupuestos y los fondos se administran en Excel y las políticas no contemplan la implementación de un sistema de administración computadorizado. Mitigación: adquirir un programa informático de contabilidad para administrar los presupuestos y los fondos con el fin de aplicar un enfoque integral de la gestión en la UCE, y actualizar el manual de operaciones para reflejar el sistema computerizado de gestión financiera. (iii) Deficiencias de control interno e imposibilidad de implementar las recomendaciones de los auditores. Mitigación: reforzar la función de auditoría interna contratando un contralor interno, puesto que actualmente está vacante, y abordando las conclusiones de auditoría según lo recomendado por los auditores externos. (iv) Falta de seguimiento en la recepción y el pago de los bienes adquiridos y servicios contratados. Mitigación: implementar un sistema de gestión de contratos para efectuar el seguimiento de la calidad de los bienes y servicios recibidos según los elementos a entregar definidos contractualmente, incluida la definición de las funciones y responsabilidades de aquellos que intervienen en el proceso de adquisiciones (desde la adquisición hasta el pago de los bienes y servicios). (v) Sistema de archivo deficiente. Mitigación: capacitación sobre métodos de archivo de la información a través del programa de asistencia técnica de la unidad de adquisiciones del BID, con el apoyo del especialista en archivo del Banco.

III. ASPECTOS QUE HAN DE CONSIDERARSE CONDICIONES CONTRACTUALES ESPECIALES

- 3.1 **Condiciones previas al desembolso.** Para que el equipo de proyecto avance en las negociaciones del contrato, se deben considerar los siguientes mecanismos fiduciarios: **Cuentas especiales y firmantes autorizados:** la UCE abrirá cuentas bancarias separadas en el Banco Central de Haití para la gestión de los recursos del financiamiento no reembolsable.
- 3.2 **Requisitos especiales de auditoría.** La UCE tendrá a su cargo la contratación de los auditores externos elegibles para el Banco, para la realización de la auditoría de su programa según lo siguiente: (i) auditoría financiera anual del programa, que se presentará dentro de un plazo de 120 días contados a partir del cierre del ejercicio fiscal; y (ii) auditoría financiera final del programa, que se presentará dentro de un plazo de 120 días contados a partir de la fecha del último desembolso. La UCE será responsable de la presentación de su informe financiero auditado al Banco según lo definido en las guías para la presentación de informes. El tipo de cambio vigente en el día de la transacción se utilizará para registrar todos los gastos abonados en moneda local; el tipo de cambio publicado por el Banco Central de Haití se utilizará como referencia.

IV. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LAS ADQUISICIONES REALIZADAS EN EL MARCO DEL PROYECTO

- 4.1 **Ejecución de las adquisiciones.** La UCE y el Banco han acordado el plan de adquisiciones, que cubre 48 meses de ejecución del proyecto¹ y se inicia en la fecha de elegibilidad del mismo. El plan de adquisiciones se actualizará de manera semestral con el informe semestral de actividades del proyecto, siempre que sea necesario o según lo requiera el Banco. El plan de adquisiciones detallado estará disponible en la UCE.
- 4.2 Las adquisiciones para el proyecto propuesto se realizarán de conformidad con las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el BID (documento GN-2349-9) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (documento GN-2350-9), ambas de marzo de 2011, que se complementarán con las disposiciones de adquisiciones especiales para Haití, mientras que estén vigentes.
- 4.3 **Adquisición de bienes, contratación de obras y servicios distintos de consultoría.** Los bienes, obras y servicios que sean distintos de consultoría y requieran de una licitación pública internacional se contratarán utilizando los documentos de licitación de uso habitual emitidos por el Banco. Las adquisiciones y contrataciones que sean objeto de una licitación pública nacional se realizarán utilizando los documentos previstos para las licitaciones nacionales acordados con el Banco o que el Banco considere satisfactorios, si no existiera un contrato. Los contratos de adquisiciones y contrataciones en los cuales se

¹ Los primeros 18 meses de ejecución del proyecto se cuentan a partir de la fecha de publicación del aviso general de adquisiciones, o de la fecha de publicación del primer aviso específico de adquisiciones luego de la aprobación del préstamo, lo que ocurra primero.

aplique el método de comparación de precios se deberán ejecutar de conformidad con lo previsto en el párrafo 3.5 del documento GN-2349-9, y se celebrarán utilizando el modelo de documento acordado con el Banco. Estas disposiciones se aplican a todos los bienes, obras y servicios distintos de consultoría que se incluyan en el plan de adquisiciones como costos operativos.

- (i) **Contratación de obras.** El Banco está considerando los siguientes mecanismos aplicables a las obras: un contrato para la rehabilitación, mejora y mantenimiento del tramo Camp Coq–Vaudreuil de la RN-1 mediante el método de licitación pública internacional. Se prevé otro contrato de rehabilitación que se ha de acordar durante la ejecución del proyecto entre el MTPTC y el Banco.
- (ii) **Adquisición de bienes.** El Banco está considerando los siguientes mecanismos aplicables a los bienes: un contrato para la adquisición de equipos e insumos de mantenimiento mediante el método de licitación pública internacional.
- (iii) **Contratación de servicios distintos de consultoría.** No se prevé la contratación de servicios distintos de consultoría. No obstante, en caso de ser necesarios, la UCE empleará los documentos de uso habitual acordados con el Banco para este tipo de servicios.
- (iv) **Participación comunitaria en las adquisiciones y contrataciones.** La adjudicación de algunos contratos se podrá realizar permitiendo la participación de organizaciones comunitarias locales, según lo previsto en el párrafo 3.17 del documento GN-2349-9.

4.4 **Selección y contratación de consultores.** La selección y contratación de las empresas de consultoría que el proyecto requiera, sujetas a cualesquiera de los métodos de selección basados en la calidad y el costo y demás métodos de selección previstos en la Sección III de las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2350-9), se ejecutarán aplicando los Documentos Estándar de Solicitud de Propuestas, emitidos por el Banco. El especialista sectorial del proyecto tendrá la responsabilidad de examinar los términos de referencia para la selección de los servicios de consultoría.

- (i) **Selección de empresas de consultoría.** El Banco ha considerado los siguientes mecanismos aplicables a las empresas de consultoría, así como otros contratos previstos en el plan de adquisiciones: (a) supervisión de la rehabilitación del tramo Camp Coq-Cap Haïtien de la RN-1 por medio de (b) diseños de ingeniería y estudios socioambientales aplicando el método de selección basada en la calidad y el costo; y (c) desarrollo de un programa informático para la gestión de las actividades de mantenimiento aplicando el método de selección basada en la calidad y el costo. Se prevé otro contrato de rehabilitación que se ha de acordar durante la ejecución del proyecto entre el MTPTC y el Banco.

- (ii) **Selección de la empresa de auditoría.** El proceso de selección para contratar a la empresa auditora se llevará a cabo invitando a las empresas que integren una lista corta de empresas de auditoría calificadas y aprobadas por el Banco. Solamente las empresas que cuenten con la aprobación del Banco podrán integrar esta lista corta. A efectos de este proceso, la UCE empleará la documentación de uso habitual del Banco para la selección de las empresas de auditoría.
 - (iii) **Consultores a título individual.** Los consultores a título individual nacionales e internacionales se seleccionarán de conformidad con lo previsto en el Anexo V de las políticas de adquisiciones (documento GN-2350-9). Capacitación: durante el lanzamiento del proyecto, la Unión Europea y el Banco acordarán las consultorías que contemplen cursos de capacitación.
- 4.5 **Gastos recurrentes.** El Banco financiará los siguientes gastos recurrentes, también conocidos como costos operativos: (i) todos los gastos requeridos y acordados con el Banco para la ejecución del proyecto²; (ii) todos los contratos de los consultores a título individual de la unidad ejecutora que se requieran para la ejecución del proyecto; y (iii) los viáticos (en caso de haberlos) y las transferencias bancarias, siempre que hayan sido acordadas con el Banco. Los costos operativos no incluyen los salarios de los funcionarios públicos.
- 4.6 **Preferencias nacionales.** No se prevé la adquisición de bienes o servicios distintos de consultoría para esta operación; no obstante, en caso de ser necesario, se aplicará la cláusula de preferencia nacional. Las licitaciones en las que se oferten bienes que se originen en el país del prestatario recibirán una preferencia de precios del 15% en los contratos que requieran de una licitación pública internacional, tal como se prevé en el Apéndice 2 de las políticas de adquisiciones y contrataciones (documento GN-2349-9).
- 4.7 **Adquisición anticipada y financiamiento retroactivo.** No corresponde en el caso de este proyecto.
- 4.8 **Cuadro de montos límite para las adquisiciones y contrataciones del proyecto.** Los montos límite acordados por el Banco para Haití se modificaron en el documento en el que se contemplan las disposiciones sobre adquisiciones para Haití (documento GN-2654), que se aplican durante el plazo que abarca la estrategia del Banco con Haití 2010-2015. A efectos de la ejecución de esta operación, se toman en cuenta los cuadros con los montos límite que se aplican habitualmente y los que se aplican en el marco de las disposiciones de adquisiciones para Haití. Toda modificación de dichas disposiciones se aplicará inmediatamente a la ejecución de las adquisiciones y contrataciones de la presente operación y, en caso de que dejara de tener efecto, las adquisiciones y contrataciones de esta operación quedarían luego sujetas a la aplicación de los montos límite habituales.

² Alquiler de oficinas, alquiler de vehículos para desempeñar tareas de supervisión, gastos de servicios públicos y comunicación, traducciones, cargos bancarios, artículos de oficina, publicidad, fotocopias, correspondencia, etc.

Cuadro 1. Montos límite ordinarios para Haití

Haití – Montos límite (en miles de US\$)							
Obras			Bienes			Consultorías	
LPI	LPN	CP	LPI	LPN	CP	Internacional	100% Nacional
≥1.000	100<1.000	<100	≥100	25<100	<25	>100	<100

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

Haití – Montos límite (en miles de US\$)					
Obras		Bienes		Consultorías	
LPI ³	LPN ⁴ /CP ⁵	LPI	LPN/CP	Internacional	100% Nacional
≥1.000	<1.000	≥100	<100	>100	<100

- 4.9 **Supervisión de las adquisiciones.** En base a los riesgos identificados en la Sección II más arriba, las principales actividades en materia de adquisiciones y contrataciones previstas en el marco de esta operación quedarán sujetas a la revisión ex ante del Banco. Las actividades de adquisiciones y contrataciones por medio del método de comparación de precios para bienes y obras que no superan el monto límite de US\$200.000 y la contratación de consultores a título individual seleccionados mediante licitación pública se someterán a revisión ex post. Cada trimestre, el Banco llevará a cabo visitas de revisión ex post.
- 4.10 **Registros y archivos.** La unidad ejecutora llevará un registro integral de las adquisiciones por contrato y de manera ordenada. Este método abarcará a todos los documentos, desde el plan de adquisiciones, todos los documentos del proceso de adquisiciones y la gestión de contratos, hasta el fin de la ejecución del contrato.

Cuadro 3. Principales actividades en materia de adquisiciones y contrataciones

Actividad	Método de adquisición o contratación	Fecha estimada	Monto estimado (US\$)
Bienes			
Equipos e insumos de mantenimiento	LPI	Enero de 2016	2.000.000
Obras			
Obras de rehabilitación	LPI	Enero de 2016	52.100.000
Consultoría			
Supervisión de obras civiles	SBCC	Enero de 2016	3.200.000

*Para acceder al plan de adquisiciones de 18 meses ([enlace electrónico requerido 4](#)).

³ LPI: Licitación pública internacional.

⁴ LPN: Licitación pública nacional.

⁵ CP: Comparación de precios.

V. DISPOSICIONES PARA LA GESTIÓN FINANCIERA DEL PROYECTO

- 5.1 **Programación y presupuesto.** La programación financiera, la planificación y el seguimiento de la ejecución presupuestaria de la UCE se basarán en el uso del módulo de contabilidad ACCPAC. Al inicio del proyecto, la UCE preparará un plan financiero anual integral que abarcará la totalidad del período de ejecución previsto y formará parte integrante del plan de ejecución plurianual. La ejecución del plan financiero del proyecto se evaluará cada seis meses y se comunicará en el informe semestral de seguimiento del proyecto. El plan financiero coincidirá con el ejercicio fiscal en Haití y respetará los rubros presupuestarios definidos en el contrato de financiamiento no reembolsable (categorías de inversión).
- 5.2 **Sistema de contabilidad, presentación de informes financieros y gestión financiera.** La UCE utiliza actualmente el módulo de contabilidad general del sistema de gestión financiera ACCPAC para registrar las transacciones financieras y generar informes y estados financieros.
- 5.3 **Desembolsos y flujo de caja. La gestión financiera del proyecto puede estar regida por la política OP-273-2.** La UCE preparará la planificación anual del flujo de caja del proyecto y la actualizará en forma trimestral. El flujo de caja proyectado se basará en las actividades planificadas para un período de 12 meses. El Banco procesará el pago directo a proveedores en el caso de los pagos que se hayan de realizar en una moneda distinta a la local (Gourdes). Otros costos se cubrirán mediante anticipos de fondos equivalentes a cuatro meses de operaciones y estarán sujetos a una supervisión ex post. El flujo de caja anual proyectado será la base para determinar los anticipos de fondos que el Banco desembolsará a la UCE. Para cada nuevo anticipo, el organismo ejecutor deberá justificar el 80% del anticipo recibido. La entidad establecerá cuentas bancarias separadas para la gestión de los recursos del financiamiento no reembolsable y de los fondos de contrapartida, de ser aplicable.
- 5.4 **Control financiero y presentación de informes.** Las auditorías se realizarán de conformidad con las directrices para la presentación de informes financieros y auditorías externas del Banco, como se describe en la Sección IV. El Banco financiará el costo de la auditoría financiera, cuyo valor se estima en US\$100.000. Los estados financieros del programa corresponderán al ejercicio fiscal. El Banco también llevará a cabo una verificación ex post de los procesos de adquisiciones y contrataciones de conformidad con los términos de referencia específicos acordados entre la UCE y el Banco. Las verificaciones ex post se realizarán con una frecuencia anual, en forma simultánea a la auditoría anual de los estados financieros del proyecto.
- 5.5 Adicionalmente, se realizará el seguimiento de (i) el cronograma y los desembolsos; (ii) el plan de adquisiciones actualizado y los programas de trabajo anuales; y (iii) el informe financiero y las proyecciones financieras actualizadas.
- 5.6 **Plan de supervisión financiera.** El personal fiduciario del Banco efectuará visitas de inspección periódicas a la UCE, con el objeto de revisar la implementación de las medidas de mitigación y la ejecución del plan financiero.

- 5.7 **Mecanismo de ejecución.** La UCE mantendrá sistemas de gestión financiera adecuados y preparará un plan operativo anual y un plan de adquisiciones y contrataciones, así como un plan financiero por un período de 12 meses que establezca los flujos de caja necesarios para ejecutar las actividades del proyecto dimanantes del plan operativo anual y de los planes de adquisiciones y contrataciones. El plan financiero de 12 meses será la base para los desembolsos de anticipos de fondos, que cubrirán las necesidades de financiamiento para cuatro meses de ejecución del proyecto.
- 5.8 **Plan de supervisión financiera.** El personal fiduciario del Banco efectuará visitas de inspección periódicas a la UCE, con el objeto de revisar la capacidad del proyecto y la ejecución del plan financiero.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/15

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

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, en su calidad de Administrador de la Cuenta de la Facilidad de Financiamiento No Reembolsable del BID, en adelante la "Cuenta", proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Haití, como Beneficiario, con el objeto de otorgarle un financiamiento no reembolsable para cooperar en la ejecución del proyecto "Apoyo al Sector Transporte de Haití V". Dicho financiamiento no reembolsable será hasta por una suma de US\$65.000.000, que formen parte de los recursos de la Cuenta, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Financiamiento No Reembolsable.

(Aprobada el ____ de _____ de 2015)