HAITÍ
PERFIL DE PROYECTO

I. DATOS BÁSICOS

Título del programa:	Apoyo al Sector Transporte de Haití.	
Número del programa:	HA-L1054.	
Equipo de proyecto:	Rosana Brandao, Jefe de Equipo; Christian Dunkerley, Jean Paul Vélez; Alejandro Pablo Taddia y Giovanna Mahfouz (INE/TSP); Hyun Jung Lee (LEG/SGO); Mary Eloise Canfield (VPS/ESG); Ariel Rodríguez y Patricio Crausaz (PDP/CHA); y Michel Vallée (Consultor).	
Beneficiario:	República de Haití.	
Organismo ejecutor:	Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones (MTPTC).	
Plan de financiamiento:	**IDB HA-L1054 (Facilidad No Reembolsable):**	**US$ 40.000.000**
	Local	**0**
	Total del Proyecto HA-L1054:	**US$ 40.000.000**
	Previstos IDB próximos 5 años (Facilidad No Reembolsable)	US$210.000.000
	Otros Donantes - Solicitado al *Multi Donor Trust Fund – (MDTF*)	US$150.000.000[1]
	Total Programa de Apoyo al Desarrollo del Sector Transporte de Haití (PADTH):	US$400.000.000
Salvaguardias	Políticas Identificadas:	OP-703 (B.07, B.10, B.11).
	Categoría:	B.

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

2.1 **El problema.** Haití cuenta con 9 millones de habitantes, 76% de los cuales vive debajo de la línea de pobreza (56% en pobreza extrema), lo que lo hace el país más pobre del continente. El PIB (2009) es US$7.000 millones, es decir US$780/habitante. Haití ha sido castigado en los últimos años por varios fenómenos naturales graves y el terremoto acontecido el 12 de enero de 2010 ha sido un duro golpe para el país, provocando cerca de 300.000 pérdidas de vidas y afectando aproximadamente 3.5 millones de habitantes. El sismo referido afectó fuertemente la infraestructura pública y habitacional de la capital Port-au-Prince (PAP) y alrededores, tal como Léogane y por eso cerca de 600.000 personas, casi 7% de la población total, se vieron obligadas a desplazarse de la zona del desastre a otras localidades del país para contar con alojamiento o medios de vida. Esto afectó las demandas de transporte en el país, haciendo que las limitaciones previas asociadas a la conectividad del país se tornen más críticas.

[1] La aprobación de los términos del MDTF por el Directorio Ejecutivo del Banco está condicionada a la concesión de la autorización del Directorio a la Gerencia para que formalice el Acuerdo Financiero de los procedimientos del MDTF, los cuales deben de ser seguidos por el BID para la obtención de los recursos.

2.2 **El Programa de Apoyo al Desarrollo del Sector Transporte de Haití (PADTH).** El sector transporte en Haití, independientemente de los efectos del sismo de 12 de enero de 2010, arrastra carencias de infraestructura que llevan ya muchos años y responden a debilidades en el soporte institucional del sector y la falta crónica de recursos. Dichas carencias se hacen más críticas frente al esfuerzo internacional de reconstrucción tras el sismo ya que los diferentes programas de ayuda internacional, y el acceso de la población a los servicios sociales esenciales, dependerán de forma importante de una infraestructura de transporte funcional a esos efectos.

2.3 La contribución a la rehabilitación y mejora del sector transporte debe ser eficaz y, más que nunca, oportuna. En este sentido, es necesaria una fuerte intervención financiera, concentrada en pocos años y planeada con una visión integral del sector. Para tal fin, el Banco acordó, con el Gobierno de Haití (GdH), el "Programa de Apoyo al Desarrollo del Sector Transporte de Haití" (PADTH), el cual lidera y que incluye desde inversiones en carreteras, aeropuertos y puertos al fortalecimiento institucional del sector. En una primera fase el Banco aprobó dos operaciones (HA-L1046 y HA-L1027) por un valor total de US$54millones. En una segunda fase, se han previsto inversiones del orden de US$400 millones a ejecutarse en 2011-2015, financiadas con recursos del Banco (US$250 millones) y recursos de cofinanciamiento canalizados por el *Multi-Donor Trust Fund* (MDTF), una vez la Comisión Interina para la Reconstrucción de Haití (CIRH) dé su aprobación.

2.4 **La operación**. Esta sería la primera de las operaciones previstas en la segunda fase del PADTH. Se trata de una operación de rehabilitación de carreteras bajo la modalidad de obras múltiples. La operación financiará un total de US$40 millones mediante la Facilidad No Reembolsable del Banco y consistente con el PADTH, podría recibir recursos de cofinanciamiento canalizados por el MDTF. El plazo de ejecución será de 5 años.

2.5 Debido al sismo la infraestructura de transporte sufrió daños por un total estimado de US$300 millones comprendiendo la infraestructura vial en torno a PAP, y daños serios en el puerto y aeropuerto de PAP. Por ello, parte del tráfico de mercancías que se movilizaba por el puerto, se desplaza ahora por vía terrestre, particularmente aquella desviada para puertos de la República Dominicana (RD) y que utiliza la Ruta Nacional 8, Croix de Bouquet-Malpasse que conecta a PAP con la RD. La RN8, no obstante, se encuentra en muy mal estado y por esa razón, el Gobierno de Haití (GdH) ha determinado que su rehabilitación es un proyecto prioritario. La mejora de la RN8 permitiría la reducción del tiempo y costos de transporte desde PAP hasta la frontera con la RD.

2.6 Sumado a las malas condiciones de las carreteras del país, los estándares en términos de seguridad vial (SV) son muy bajos en Haití. Un primer análisis apunta a problemas estructurales de comportamiento, de infraestructura (ej: falta de señalización adecuada) y de políticas (normas y fiscalización). Consciente del problema, el GdH solicitó el apoyo del Banco para mejorar las condiciones de SV en el país, definiendo una estrategia de SV para los próximos 5 años y elevando

los estándares de SV en corredores estratégicos. El trabajo del Banco se enmarcará dentro su Iniciativa de SV. A este programa se adjunta un insumo operativo (OI) de SV link (HA-T1137) que financiaría acciones de comunicación y educación vial con vistas a concientizar las personas con relación al tema de SV.

2.7 El Banco apoya el sector transporte de Haití desde 1973 mediante varias operaciones y cooperaciones técnicas. El Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicación de Haití (MTPTC - por sus siglas en francés), es el ente responsable por el sector transporte en Haití y ejecuta las obras del sector. Para asistir al MTPTC en la ejecución de las operaciones, mediante anteriores operaciones, fue creada y fortalecida, bajo su jurisdicción, una Unidad Central de Ejecución (UCE) que tiene a su cargo el manejo de la relación operativa con el Banco. La UCE cuenta con la estructura y capacidad adecuada para coordinar la ejecución de las operaciones en ejecución y ha tenido un desempeño aceptable en materia de manejo financiero, técnico y de adquisiciones. Sin embargo, debido al volumen de trabajo en material de obras viales que se espera financiar con los recursos del Banco y otros donantes en Haití por medio del PADTH, se hace necesario proveer una adecuada institucionalidad para el subsector vial.

2.8 **Alcance, Objetivos y Descripción de esta operación.** El objetivo general de esta operación es continuar apoyando las metas del PADTH para alcanzar el desarrollo del sector transporte de Haití. El objetivo específico es el de reducir los costos de transporte y los tiempos de viaje en las carreteras rehabilitadas mediante esta operación. Son los siguientes los componentes principales:

2.9 **Componente 1. Inversiones Directas.** Con los recursos de este componente se financiarían los siguientes subcomponentes: 1): Obras de Rehabilitación en aproximadamente 50 km de las carreteras principales (rutas nacionales) ya pavimentadas del país de acuerdo a las prioridades acordadas con el GdH; y 2): Supervisión de Obras.

2.10 La operación será ejecutada como un programa global de obras múltiples. La muestra representativa seleccionada se compone del tramo Croix de Bouquet – Font Parisien de 31 km sobre la RN8, que conecta Croix de Bouquet con Malpasse en la frontera con la RD. La Unión Europea ya acordó con el GdH el financiamiento del segmento restante de 12 km de extensión, tramo Fond Parisien – Malpasse.

2.11 Todos los tramos a ser incluidos en el subcomponente de rehabilitación deberán cumplir con los siguientes criterios de elegibilidad: (i) estar inventariados como rutas nacionales y dentro del PADTH; (ii) poseer un tráfico medio diario (TMD) mayor a 300 vehículos por día; y (iii) presentar una tasa interna de retorno económica (TIR) igual o superior a 12%.

2.12 **Componente 2. Fortalecimiento Institucional.** Con los recursos de este componente serían financiados: (i) los estudios necesarios, el plan de implementación detallado, tanto operativo como financiero y el inicio de la

implementación de una Dirección de Vialidad para Haití, que sería el órgano ejecutor de las obras viales del país bajo la autoridad del MTPTC. Asimismo, se financiarían la contratación y capacitación de funcionarios y estudios y diseños de ingeniería para la cartera de proyectos del PADTH.

2.13 **Componente 3. Seguridad vial.** Los recursos de este componente financiarían la realización de un estudio de SV que apoye el desarrollo de una Estrategia Nacional de Seguridad Vial en Haití, integrado por un diagnóstico de la situación actual y una propuesta de plan de acción para los próximos 5 años. También se financiaría la preparación de planes detallados para la RN1 tramo Bon Repos - Saint Marc, y para la RN8 Croix de Bouquet - Malpasse, y su implementación.

III. ASPECTOS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

3.1 El programa propuesto consiste de trabajos de rehabilitación vial tradicionales que no presentan ningún desafío particular ni requerirán de procedimientos, materiales u obras especiales. Los trabajos responden al objetivo de rehabilitar los sectores más importantes de la "columna vertebral del transporte terrestre en Haití" (es decir, el sistema de rutas nacionales). Los únicos estudios técnicos pendientes para la muestra representativa son los estudios de viabilidad económica, y los estudios ambientales. Como la geotecnia e hidrología en la zona de influencia de ese tramo son favorables a las obras viales los diseños serán realizados sobre la ruta (*Schema Itineraire*), y antes de las obras como suele hacerse en casos similares en Haití.

3.2 Dada la importancia estratégica de proveer al país con una conexión más adecuada con la RD, y de PAP con Cap Haitien se ha acordado con el MTPTC que las obras priorizarán la construcción de los sistemas de drenaje definitivos, la corrección de alineamiento vertical y horizontal los elementos de seguridad, la protección de los puentes existentes y la construcción de una estructura de pavimento mínima. De ser necesario, la capa de rodadura asfáltica será reforzada más adelante con recursos del GdH o de futuras operaciones del Banco.

IV. SALVAGUARDIAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

4.1 **Aspectos Administrativos y de Gestión.** El ejecutor será el MTPTC responsable por la ejecución técnica, administrativa y financiera de los componentes del programa. El MTPTC centralizará la coordinación de la ejecución en la UCE, que tendrá a su cargo la aplicación de los procedimientos técnicos, administrativos y financieros vinculados a la ejecución, seguimiento, supervisión, monitoreo y evaluación de las actividades vinculadas con el programa. A través del Coordinador General, la UCE será responsable ante el Banco y también supervisará todo lo referente a la auditoría del programa, así como fiscalizará los contratos en los temas ambientales y el Plan de Gestión Ambiental. La supervisión técnica de las obras será realizada por empresas supervisoras contratadas. La supervisión ambiental de las obras será realizada también por la UCE.

4.2 **Impactos Sociales y Ambientales**. El programa financia la rehabilitación de vías pavimentadas existentes. Los impactos ambientales más significativos, directos e indirectos ya se han producido durante la implantación de las vías. Las obras serán realizadas dentro del derecho de vía y sus potenciales impactos positivos son más significativos que los impactos negativos que podrán ser generados y que serán mitigados mediante las especificaciones ambientales que son incluidas en los contratos de obra y de supervisión. Los potenciales impactos negativos previstos serán de pequeña magnitud, no resultando en cambios respecto a las condiciones preexistentes. No se prevén afectaciones directas a poblaciones o áreas protegidas. En el caso de eventuales afectaciones a poblaciones deberá ser seguida la política de Reasentamiento Involuntario del Banco OP-710. Durante la preparación de la operación se contratarán un Análisis Ambiental y Plan de Gestión Ambiental. En consonancia con la política de medio ambiente y cumplimiento de salvaguardias del Banco (OP-703) se propone la clasificación B para el programa. La participación de un especialista de ESG en el equipo de proyecto garantizará que la preparación del programa y la ejecución de las obras cumpla con las políticas socioambientales del Banco. Las carreteras seleccionadas para ser incluidas en el universo de carreteras objeto de rehabilitación en este programa no están ubicadas en regiones sujetas a sufrir consecuencias del cambio climático. Sin embargo, en el caso de que algún tramo con esas características sea incluido en el programa, deberá ser contratado un especialista para verificar las necesidades de inclusión de las necesarias medidas de protección. Se verificará el cumplimiento de la política OP-704 (Riesgos Naturales).

4.3 **Adquisiciones.** La adquisición de servicios de consultoría, obras y bienes a ser financiados con recursos de la operación se realizará de conformidad con las "Políticas para Adquisición de Obras y Bienes Financiados por el BID" (GN-2349-7) y las "Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID" (GN-2350-7), ambas de julio de 2006, y serán complementadas por las Disposiciones Especiales sobre Adquisiciones para atender la Emergencia causada por el terremoto del 12 de enero de 2010 en la Republica de Haití (OP-87-1).

4.4 El trabajo sectorial pendiente propuesto se concentrará en aspectos ambientales, de análisis económico de las inversiones objeto del programa, de un estudio/diagnóstico/plan para el fortalecimiento institucional con la creación de la Dirección de Vialidad (ver Anexo IV) y de un término de referencia para los estudios de seguridad vial.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA

5.1 El Anexo V detalla los hitos de preparación y establece la ruta crítica de la aprobación de la operación. Aprobación del Borrador Propuesta de Préstamos por OPC el 8 de noviembre y aprobación de la Propuesta de Préstamo por el Directorio el 8 de Diciembre de 2010. El Anexo V presenta la estimación de utilización de recursos de fondos administrativos por un total de US$71.805 (consultorías y otros servicios US$49.000; y misiones US$22.805).

ANNEX I

CONFIDENTIAL INFORMATION

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

This Report provides guidance for project teams on safeguard policy triggers and should be attached as an annex to the PP or PCD (or equivalent) together with the Safeguard Screening Form, and sent to ESR.

PROJECT DETAILS	**IDB Sector**	TRANSPORTATION
	Type of Operation	Investment Loan
	Additional Operation Details	
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Brandao, Rosana Diniz (ROSANAB@iadb.org)
	Project Title	Haiti Road Rehabilitation Program
	Project Number	HA-L1054
	Safeguard Screening Assessor(s)	Brandao, Rosana Diniz (ROSANAB@iadb.org)
	Assessment Date	2010-09-08
	Additional Comments	

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS	**Type of Operation**	Loan Operation	
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.	(B.07)
		The operation has the potential to impact the environment and human health and safety from the production, procurement, use, and disposal of hazardous material, including organic and inorganic toxic substances, pesticides and Persistent Organic Pollutants (POPs).	(B.10)
		The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases...).	(B.11)
	Potential Safeguard Policy Items(?)	No potential issues identified	
	Recommended Action:	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PCD (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.	
	Additional Comments:		

ASSESSOR DETAILS	**Name of person who completed screening:**	Brandao, Rosana Diniz (ROSANAB@iadb.org)
	Title:	
	Date:	2010-09-08

SAFEGUARD SCREENING FORM

This Report provides a summary of the project classification process and is consistent with Safeguard Screening Form requirements. The printed Report should be attached as an annex to the PP or PCD (or equivalent) and sent to ESR.

PROJECT DETAILS	**IDB Sector**	TRANSPORTATION
	Type of Operation	Investment Loan
	Additional Operation Details	
	Country	HAITI
	Project Status	
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Brandao, Rosana Diniz (ROSANAB@iadb.org)
	Project Title	Haiti Road Rehabilitation Program
	Project Number	HA-L1054
	Safeguard Screening Assessor(s)	Brandao, Rosana Diniz (ROSANAB@iadb.org)
	Assessment Date	2010-09-08
	Additional Comments	

PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY	**Project Category:** B	**Override Rating:**	**Override Justification:**
			Comments:
	Conditions/ Recommendations	☐ Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements). ☐ The Project Team must send to ESR the PP or PCD (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports. ☐ These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary.	

	Identified Impacts/Risks	**Potential Solutions**
SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	Generation of solid waste is moderate in volume, does not include hazardous materials and follows standards recognized by multilateral development banks.	**Solid Waste Management:** The borrower should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and re-cycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.

	Safety issues associated with structural elements of the project (e.g. dams, public buildings etc), or road transport activities (e.g. increase in heavy vehicle movements, transport of hazardous materials, etc.) exist which could result in moderate health and safety risks to local communities.	**Address Community Health Risks:** The borrower should be required to provide a plan for managing risks which could be part of the ESMP; (including details of grievances and any independent audits undertaken during the year). Compliance with the plan should be monitored and reported. Requirements for independent audits should be considered if there are questions over borrower commitment or potential outstanding community concerns.

ASSESSOR DETAILS	**Name of person who completed screening:**	Brandao, Rosana Diniz (ROSANAB@iadb.org)
	Title:	
	Date:	2010-09-08

HAITÍ
PROGRAMA DE REHABILITACIÓN DE CARRETERAS DE HAITÍ
(HA-L1054)

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

1. Antecedentes

1.1 Haití cuenta con 9 millones de habitantes, 76% de los cuales vive debajo de la línea de pobreza (56% en pobreza extrema), lo que lo hace el país más pobre del continente. El PIB (2009) es US$7.000 millones, es decir US$780/habitante.

1.2 La República de Haití, antes mismo del terremoto del 12 de enero ya enfrentaba grandes desafíos para lograr el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes y los indicadores sociales, ambientales y económicos del país. Uno de los principales factores que dificultaban y siguen dificultando la reactivación económica y le resta competitividad internacional al país es el mal estado de la infraestructura básica, cuyo deterioro alcanza niveles críticos. Esto es consecuencia de la falta de mantenimiento e inversión en rehabilitación, renovación y mejoramiento de infraestructuras de servicio público. No existen recursos públicos para el mantenimiento de infraestructura básica y el presupuesto de inversión pública es prácticamente inexistente. Con una carga tributaria del 8% del PIB y una renta anual per cápita de $480, el gasto público anual por habitante es de apenas US$38, destinados principalmente a gastos corrientes. Esta situación prevalece desde los 80s, agravándose por las repetidas interrupciones del flujo de fondos de financiación externa.

1.3 El sismo referido afectó fuertemente la infraestructura pública y habitacional de la capital Port-au-Prince (PAP) y alrededores. La destrucción en la capital provocó una migración interna, pues parte importante de la población afectada en la zona de desastre (600.000 personas, casi 7% de la población total), se vio obligada a desplazarse a otras localidades del país para contar con alojamiento o medios de vida, situación que podría prolongarse. Ello afectó las demandas de transporte en el país. Esta nueva situación poblacional hace que las limitaciones previas asociadas a la conectividad del país se tornen más críticas.

1.4 El sismo afectó la infraestructura vial sólo localmente en virtud de la concentración de sus efectos en torno a PAP, provocando daños serios en el puerto y aeropuerto, por ello, parte del tráfico de mercancías que se movilizaba por el puerto, se desplaza ahora por vía terrestre, particularmente aquello desviado para puertos de la República Dominicana (RD) y que se utiliza de la Ruta Nacional 7, tramo Croix de Bouquet-Malpasse que conecta PAP y la RD. Dicho tramo se encuentra en muy malo estado y por esa razón, el Gobierno de Haití (GdH) ha determinado que su rehabilitación es un proyecto prioritario. Por el mismo motivo se ha priorizado la rehabilitación de la Ruta Nacional 1 (RN1), que conecta PAP con Cap Haitien. La mejora de la RN7 y RN1 permitiría la reducción del tiempo y costos de transporte

desde PAP hasta la frontera con la RD y desde PAP hasta Cap Haitien. La rehabilitación de la RN7 y de la RN1 se enmarca dentro del Plan de Acción para la Reconstrucción y Desarrollo de Haití definido en marzo 2010 y también dentro del Plan de Apoyo al Desarrollo del Sector Transporte de Haití (PADTH) acordado entre el GdH y el Banco. Por medio del PADTH se busca dar un salto cualitativo en la calidad de la infraestructura y los servicios de transporte de Haití, a fin de contribuir a los esfuerzos de reconstrucción y reactivación económica en respuesta al terremoto. En el caso de la RN1 el Banco ya está ejecutando las obras de rehabilitación del tramo Bon Repos (PAP) – Saint Marc, previstas para ser entregadas en diciembre.

2. El Programa y su estrategia ambiental y social

2.1 El objetivo general del programa es continuar apoyando el desarrollo del sector transporte de Haití. El objetivo específico es el de reducir los costos de transporte y los tiempos de viaje en las carreteras rehabilitadas por el Programa.

2.2 El programa ha sido estructurado en los siguientes componentes principales: 1) Inversiones Directas, con los recursos de este componente se financiarían los siguientes subcomponentes: 2.6.1: Obras de Rehabilitación en aproximadamente 50 km de las carreteras principales ya pavimentadas del país de acuerdo a las prioridades acordadas con el GdH; y 2.6.2: Supervisión de Obras; 2) Creación de una Dirección de Vialidad (DV) para Haití, con los recursos de este componente serían financiados los estudios necesarios, el plan de implementación detallado, tanto operativo como financiero y el inicio de la implementación de una Dirección de Vialidad para Haití, que sería el órgano ejecutor de las obras viales del país. Asimismo, se financiarían la contratación y capacitación de funcionarios; 3) Seguridad vial. Los recursos de este componente financiarían un estudio de seguridad vial en Haití integrado por un diagnóstico y un plan general de seguridad vial para el país, además de un plan detallado para la RN1 tramo Bon Repos-Saint Marc, y para la RN7 Croix de Bouquet-Malpasse y su implementación.

2.3 El programa será ejecutado como un programa global de obras múltiples. La muestra representativa seleccionada se compone del subtramo Croix de Bouquet – Font Parisien de 31 km sobre la Ruta Nacional 7, parte del tramo Croix de Bouquet-Malpasse en la frontera con la RD. La Unión Europea ya acordó con el GdH el financiamiento del segmento restante de 12 km de extensión que conecta Fond Parisien a Malpasse en la frontera con RD.

2.4 Todos los tramos a ser incluidos en el subcomponente de rehabilitación deberán cumplir con los siguientes criterios de elegibilidad: (i) estar inventariados como rutas nacionales; (ii) poseer un tráfico medio diario (TMD) mayor que 300 vehículos por día; y (iii) presentar tasa interna de retorno económica (TIR) igual o superior a 12%.

2.5 El programa tendrá un valor total de US$40 millones totalmente financiados por el Banco. El plazo de ejecución de la operación será de 5 años.

2.6 El programa propuesto consiste de trabajos de rehabilitación vial tradicionales que no presentan ningún desafío particular ni requerirán de procedimientos, materiales u obras especiales. Los trabajos responden al objetivo de rehabilitar los sectores más importantes de la "columna vertebral del transporte terrestre en Haití". Los únicos estudios técnicos pendientes son los estudios de viabilidad económica, y los estudios ambientales. Como la geotécnica y hidrología en la zona de influencia de los tramos son favorables a las obras viales los diseños serán realizados sobre la ruta, y antes de las obras como suele hacerse en casos similares en Haití.

2.7 Dada la importancia estratégica de proveer el país con una conexión más adecuada con la RD, y de PAP con Cap Haitien se ha acordado con el MTPTC que las obras priorizarán la construcción de los sistemas de drenaje definitivos, la corrección de alineamiento vertical y horizontal los elementos de seguridad, la protección de los puentes existentes y la construcción de una estructura de pavimento mínima. De ser necesario, la capa de rodadura asfáltica será reforzada más adelante con recursos del GdH o de futuras operaciones del Banco.

2.8 El equipo de proyecto ha realizado una evaluación preliminar en el campo recorriendo la totalidad del tramo de la muestra representativa Croix de Bouquet – Fond Parisien y del tramo subsiguiente Fond Parisien – Malpasse en la frontera con la República Dominicana cuya rehabilitación será financiada por la Unión Europea. Esto le ha permitido la definición de la línea base ambiental y social. La detallada prospección en campo ha permitido la identificación de la totalidad de los núcleos poblados, así como elementos de interés ambiental y sociocultural.

2.9 El tramo se desarrolla sobre terreno casi plano, el área de influencia ya está totalmente antropizada y las obras serán desarrolladas totalmente dentro del derecho de vía, no siendo identificada la necesidad de expropiaciones o reasentamientos.

2.10 Los tramos a intervenir corresponden a vías existentes pavimentadas en su totalidad y no se prevé cambios de trazado, las obras no generarán impactos ambientales negativos significativos debido a que los trabajos físicos serán de pequeña a mediana magnitud, bastante tradicionales del punto de vista de ingeniería y se ejecutarán dentro del derecho de vía actual, por lo que no se producirán afectaciones prediales que requieran reubicar residentes, ni se intervendrán en áreas ambiental o socialmente sensibles. En el caso de que eventualmente se identifique la afectación a población de bajos recursos será elaborado e implementado un plan de reasentamiento de acuerdo a la política OP-710 del Banco. El proyecto ha sido clasificado como tipo B en conformidad con la Política OP-703. Dado que no existen tramos nuevos no se requiere la elaboración de un estudio de impacto ambiental. Durante la preparación de la operación, se desarrollará un Análisis Ambiental del Programa y un Plan de Gestión Ambiental del programa.

2.11 Los impactos negativos más significativos que podrán ser generado con las obras serán los impactos relativos a la seguridad vial. Este ya es un problema existente en todas las carreteras de Haití, y las malas condiciones de las carreteras empeoran la situación. Un primero análisis apunta para un problema estructural que conyuga la naturaleza humana (de comportamiento), la de infraestructura (particularmente la falta de señalización adecuada) y la de políticas (normas y fiscalización). El Banco está iniciando, dentro de su Iniciativa de Seguridad Vial, un plan de seguridad vial para Haití. El plan propone la implantación de un proyecto piloto de seguridad vial en la Ruta Nacional 1, tramo Bon Repos – Saint Marc, cuyas obras de rehabilitación están siendo financiadas por el Banco y se estima sean finalizadas en diciembre de este año. Para tanto, el programa cuenta con un componente de seguridad vial que desarrollará un estudio/diagnóstico de la situación de seguridad vial en Haití y propondrá un plan general a mediano y largo plazo para solucionar el problema y un plan a corto plazo detallado para ser implementado en el corredor piloto de la RN1. Asimismo, en la rehabilitación de la RN7, tramos Croix de Bouquet – Fond Parisien serán aplicadas medidas de seguridad vial. Además de esto, el programa cuenta con una OI de seguridad vial que financiaría acciones de comunicación y educación en los temas de seguridad vial para el corredor de la RN1.

2.12 El ejecutor será el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Comunicación (MTPTC) responsable por la ejecución técnica, administrativa y financiera de los componentes del programa. El MTPTC centralizará la coordinación de la ejecución en su unidad especializada denominada Unidad Central de Ejecución (UCE), que tendrá a su cargo la aplicación de los procedimientos técnicos, administrativos y financieros vinculados a la ejecución, seguimiento, supervisión, monitoreo y evaluación de las actividades vinculadas con la ejecución del programa. A través del Coordinador General, la UCE será responsable ante el Banco y también supervisará todo lo referente con la auditoría del programa, así como fiscalizará los contratos en los temas ambientales y el Plan de Gestión Ambiental.

2.13 La supervisión técnica de las obras será realizada por empresas supervisoras contratadas. La supervisión ambiental de las obras será realizada también por la UCE. La UCE del MTPTC fue creada y capacitada con recursos de operaciones anteriores financiadas por el Banco y ha tenido un desempeño aceptable en materia de manejo financiero, técnico y de adquisiciones. La UCE cuenta con un profesional especialista en temas ambientales en tiempo integral. La UCE participa en la fiscalización de los contratos de rehabilitación y supervisión viales, asegurando el cumplimiento en forma y sustancia de las especificaciones de los PGAS.

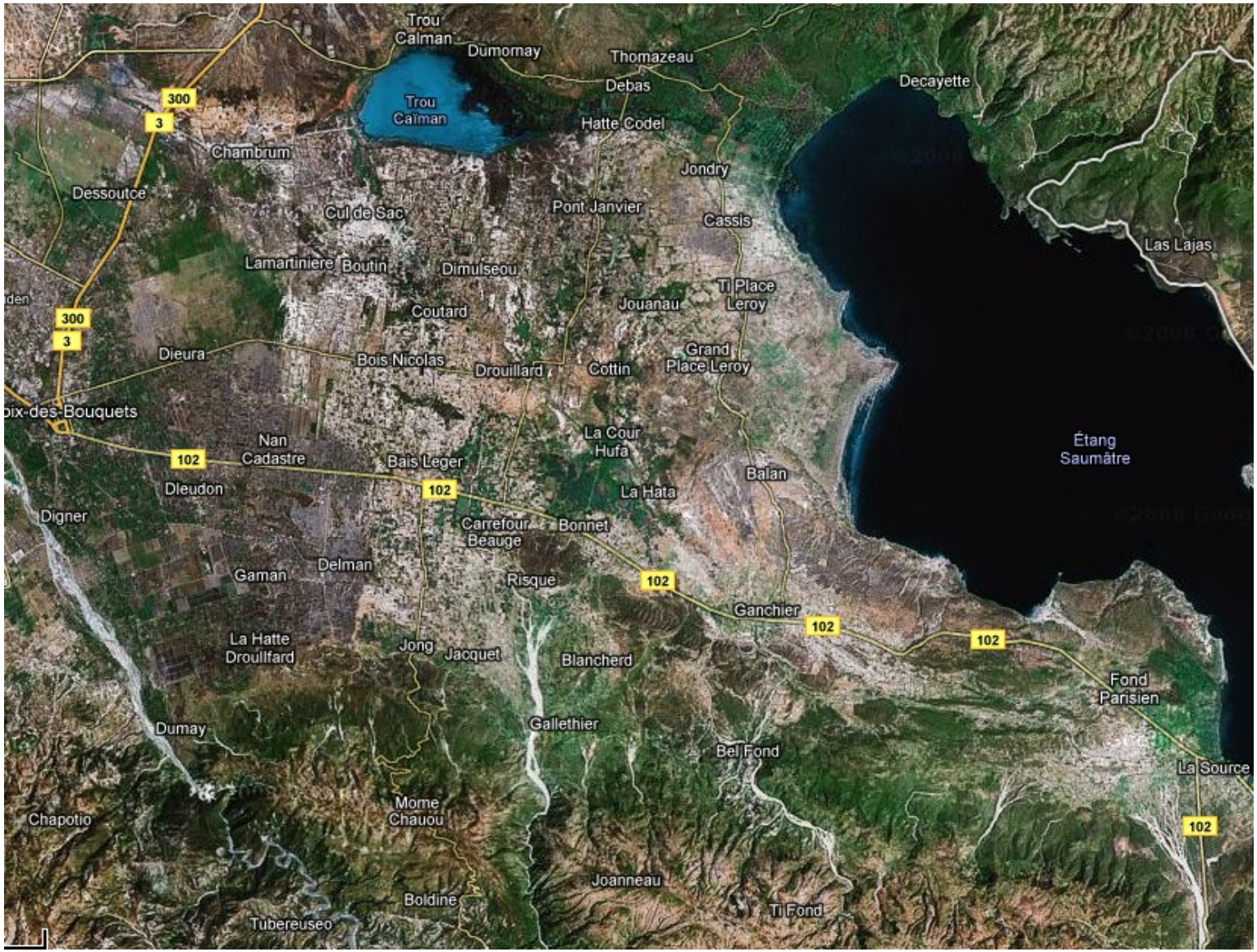
2.14 El Programa tendrá importantes impactos positivos pues contribuirá a reducir los costos de transporte y los tiempos de viaje de la población en el área de influencia del proyecto y preservar el patrimonio vial del país, mediante la rehabilitación vial y la creación de una Dirección de Vialidad (DV) para el país. Asimismo, la creación de la DV llevará en cuenta los temas ambientales relativos a obras viales. Cuando esté implantada y en funcionamiento la DV deberá contar con normas y manuales

no solamente de ingeniería vial pero también normas y especificaciones ambientales y sociales.

2.15 El equipo de proyecto elaborará un informe ambiental y social del Programa, que incluirá, entre otros: (i) el marco legal institucional de Haití; (ii) el sistema de gestión socioambiental con que cuenta la UCE; (iii) una síntesis de las evaluaciones ambientales desarrolladas para el tramo de la muestra representativa, incluyendo un resumen de los principales impactos y de las medidas de mitigación propuestas; y (iv) los costos del manejo ambiental y social incorporados al financiamiento del programa.

Haiti
International Boundary
Parish Boundary
National Capital
Parish Capital
Road
0 10 20 30 40 Kilometers
0 10 20 30 40 Miles
Windward Passage
Port-de-Paix
Mole Saint-Nicolas
Le Borgne
Monte Christi
Cap-Haitien
Pepillo Salcedo
Baie de Henne
Limbe
Les Trois
Río Yaque del Norte
Fort-Liberte
Grande Rivière du Nord
Dajabón
Ennery
Gonaives
Saint-Raphaël
Grande du Nord
Golfe de la Gonave
Dominic Republi
Lafond
Saint-Marc
Hinche
Verrettes
Artibonite
Haiti
Caribbean Sea
Montrouis
Canal de Saint-Marc
Ile de la Gonave
La Cayenne
Anse-a-Galets
Lac de Peligre
Comendador
Mirebalais
Jeremie
Grande Cayemite
Canal du Sud
Baie de Port-au-Prince
Manneville
Dame-Marie
Petite Trou de Nippes
Pestel
Croix de Bouquets
Port-au-Prince
Petionville
Leogane
Anse d'Hainault
Petite Goave
Kenscoff
Jimani
Lago Enriquillo
Miragoane
Trouin
Duverge
Les Anglais
Aquin
Jacmel
Marigot
Belle-Anse
Les Cayes
Cotes-de-Fer
Bainet
Ile a Vache
Port-Salut
Pedernales

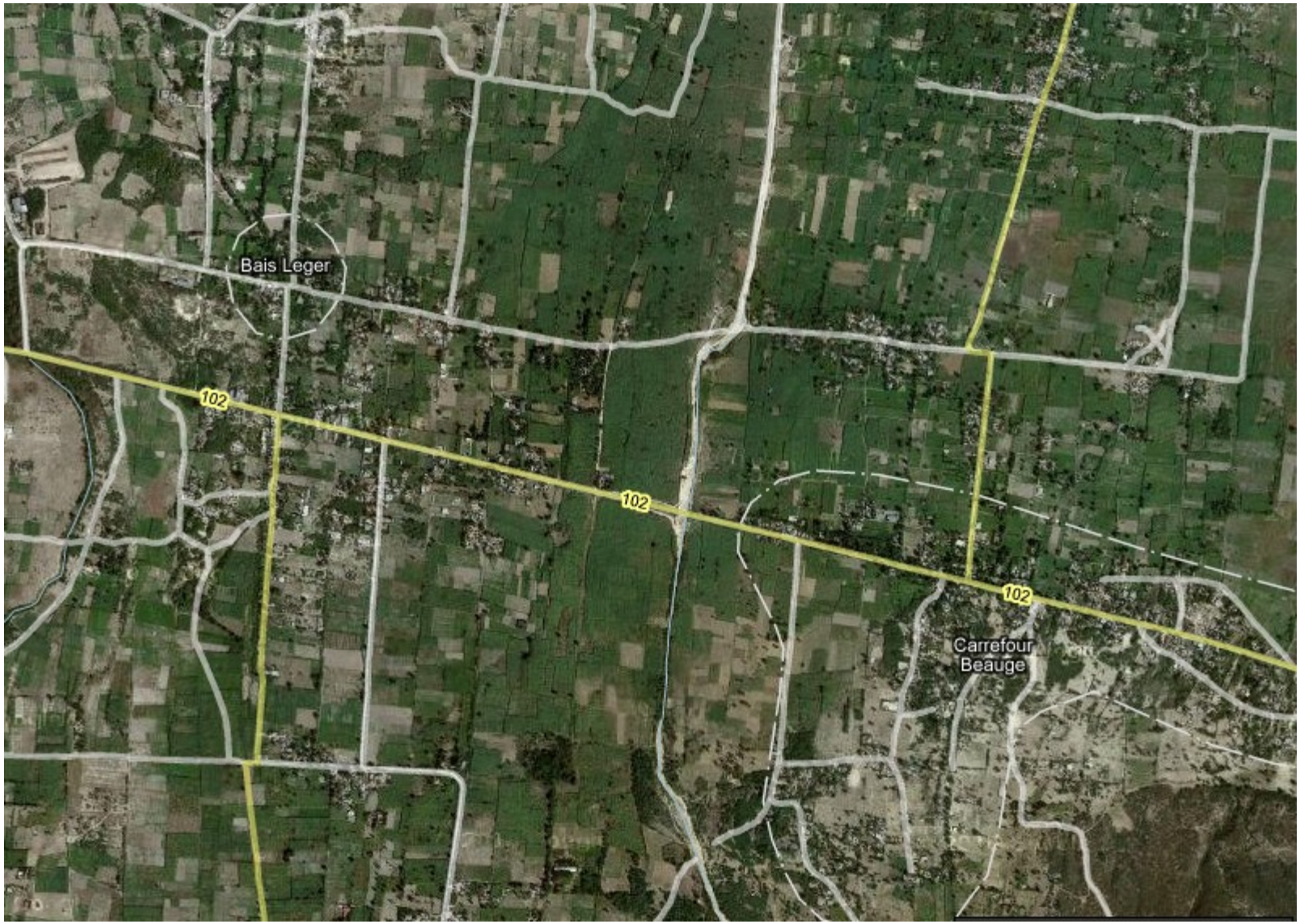
Trou
Calman
Dumornay
Thomazeau
Debas
Decayette
Trou
Caïman
Hatte Codel
300
3
Chambrum
Jondry
Dessoutce
Cul de Sac
Pont Janvier
Cassis
Las Lajas
Lamartiniere
Boutin
Dimulseou
Ti Place
Leroy
Coutard
Jouanau
300
3
Grand
Place Leroy
Dieura
Bois Nicolas
Drouillard
Cottin
-des-Bouquets
La Cour
Hufa
Étang
Saumâtre
Nan
Cadastre
102
Bais Leger
Balan
Dleudon
102
La Hata
Digner
Carrefour
Beauge
Bonnet
Delman
Gaman
Risque
102
Ganchier
102
102
La Hatte
Droullfard
Jong
Jacquet
Blancherd
Fond
Parisien
Dumay
Gallethier
Bel Fond
La Source
Mome
Chauou
Chapotio
102
Joanneau
Boldine
Ti Fond
Tubereuseo


Trou Caiman
Dumomay
Thomazeau
Debas
Decayette
300
3
Trou Caiman
Hatte Codel
Chambrum
Jondry
Dessoutce
Cul de Sac
Pont Janvier
Cassis
Las Lajas
Lamartiniere
Boutin
Dimulseou
Ti Place Leroy
Jouanau
Coutard
300
3
Dieura
Bois Nicolas
Drouillard
Cottin
Grand Place Leroy
La Cour Hufa
Nan Cadastre
Bais Leger
Étang Saumâtre
102
Balan
Dleudon
102
La Hata
Digner
Carrefour Beauge
Bonnet
Delman
Gaman
Risque
102
Ganchier
102
102
La Hatte Droullfard
Jong
Jacquet
Blancherd
Fond Parisien
Gallethier
Dumay
Bel Fond
La Source
Mome Chauou
Chapotio
102
Joanneau
Boldine
Ti Fond
Tubereuseo

Dirt Football Field
St Jude Materiaux de Construction
Fondation Marty
MOSCTHA
Pavage
Croix-des-Bouquets
Cemetery
poste de police
PJ Site
3
300
5
102

102
102
102
102
Dleudon

Nan
Cadastre
102
102
102


Bais Leger
102
102
102
Carrefour
Beauge

La Hata
Source-a-bete
102
Bonnet
Charles Mansion
102
102
102

102
102
102
102
Ganchier

102
102
102
102

102
102
102

102
Fond
Parisien
102

HAITÍ

PROGRAMA DE REHABILITACIÓN DE CARRETERAS DE HAITÍ

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y links a archivos técnicos
Listado de Proyectos Prioritarios del Sector Transporte de Haití	Listado de proyectos prioritarios que se enmarca dentro del se enmarca dentro del Plan de Acción para la Reconstrucción y Desarrollo de Haití definido en marzo 2010 y también dentro Plan de Apoyo al Desarrollo del Sector Transporte de Haití (PADTH) acordado entre el GdH y el Banco.	Julio 2010	
Opciones técnicas y diseño	Elaboración de las especificaciones técnicas particulares de las obras en la RN7 en el tramo Croix de Bouquet – Fond Parisien - Malpasse (43 km) y en la RN1 tramo Gonaives -Ennery – Plaisance- Cap Haitien (76 km)	A ser preparado (Disponible en noviembre 2010)	-
Análisis de factibilidad económica de las obras del proyecto	Estudio a realizar por un consultor independiente factibilidad de las obras en la la RN7 en el tramo Croix de Bouquet – Fond Parisien - Malpasse (43 km) y en la RN1 tramo Gonaives -Ennery – Plaisance- Cap Haitien (76 km)	Disponible en octubre 2010)	-
Administración Financiera/Fiduciaria. Ambiente de control.	-	-	-

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y links a archivos técnicos
Recolección de información y análisis para reportar resultados.	Tarea a realizar por la UCE como parte de las actividades normales de seguimiento de las operaciones 991/SF-HA y 1638/SF-HA. Se recogerá información de tráfico, de velocidades de circulación y de tiempos de viaje en todos los tramos de ruta objeto del proyecto.	(Disponible en junio 2010)	-
Análisis institucional/de personal y de procedimientos vinculados a la capacidad de implementación.	Tarea a ser realizada por un consultor independiente contratado por el Banco.	En preparación (Disponible en octubre 2010)	-
Stakeholders y el ambiente político	-	-	-
Salvaguardias sociales y ambientales	Será realizada un Análisis Ambiental del tramo de la muestra representativa Croix de Bouquet-Malpasse y un IGAS de las obras específicas del proyecto.	A contratar en septiembre de 2010 Disponible a finales de noviembre de 2010)	-
Otros asuntos relevantes, incluyendo donantes, género, sostenibilidad, temas de país/ sector.	Será contratado un consultar para realizar un análisis de temas de la adptación al cambio climático.	A ser contratado en septiembre 2010. Disponible en noviembre 2010.	-

ANEXO V

INFORMACION CONFIDENCIAL