

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

GUYANA

PROGRAMA DE MEJORAMIENTO Y EXPANSIÓN DE LA RED VIAL

(GY-L1031)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

El presente documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por Christopher Persaud (TSP/CGY), jefe del equipo de proyecto; Carlos Mojica, jefe suplente del equipo de proyecto; Rafael Acevedo-Daunas, Nicolás Dei Castelli y Caterina Vecco (INE/TSP); Maria Da Cunha y Steven Collins (VPS/ESG); Roy Parahoo (PDP/CSU); David Ochoa (PDP/CGY); Clevern Liddell (CCB/CGY) y Guillermo Antonio Eschoyez (LEG/SGO).

El presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El Directorio Ejecutivo podrá aprobar o no el documento o aprobarlo con modificaciones. Si posteriormente fuera objeto de actualizaciones, el documento actualizado se pondrá a disposición del público de acuerdo con la Política de Acceso a Información del Banco.

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO

I.	DESCRIPCIÓN Y SEGUIMIENTO DE RESULTADOS	1
	A. Antecedentes, problema abordado y justificación	1
	B. Objetivos, componentes y costos.....	6
	C. Indicadores de resultados clave	9
II.	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y RIESGOS PRINCIPALES	10
	A. Estructura de financiamiento	10
	B. Riesgos relativos a las salvaguardias ambientales y sociales	11
	C. Riesgo fiduciario	13
	D. Otros riesgos y temas clave.....	13
III.	PLAN DE EJECUCIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL PROYECTO.....	14
	A. Resumen del plan de implementación	14
	B. Resumen del plan de seguimiento de los resultados.....	17
	C. Actividades de diseño importantes posteriores a la aprobación.....	19

ANEXOS	
Anexo I	Resumen de la Matriz de Efectividad en el Desarrollo
Anexo II	Marco de resultados - Matriz de indicadores
Anexo III	Acuerdos y requisitos fiduciarios del proyecto

ENLACES ELECTRÓNICOS	
REQUERIDOS	
1.	Plan operativo anual http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36782380
2.	Plan de seguimiento y evaluación http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36782373
3.	Informe de gestión ambiental y social ¹ http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36782340
OPCIONALES	
1.	Plan de adquisiciones http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36782335
2.	Informe de análisis técnico del corredor Calle Sheriff – Avenida Mandela http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36782285
3.	Informe de factibilidad económica del corredor Calle Sheriff – Avenida Mandela http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36782200
4.	Informe del estudio sobre transporte público http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36782214
5.	Informe de evaluación institucional http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36782178
6.	Marco lógico http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36782193

¹ En caso de necesitarse y conforme se especifica en las directrices correspondientes a la política OP-703 y a la Política sobre Gestión del Riesgo de Desastres.

* Breve descripción del contenido y los temas relacionados con el diseño o la ejecución del proyecto. Incluye referencias a capítulos o párrafos.

SIGLAS Y ABREVIATURAS

FOE	Fondo para Operaciones Especiales
HDM 4	Modelo de Desarrollo y Gestión de Carreteras 4
IFMAS	Sistema Integrado de Gestión Financiera
LPI	Licitación pública internacional
LPN	Licitación pública nacional
CNSV	Consejo Nacional de Seguridad Vial
SBCC	Selección basada en la calidad y el costo
VPH	Vehículo por hora
WSG	Grupo de Servicios para Obras

RESUMEN DEL PROYECTO

GUYANA PROGRAMA DE MEJORAMIENTO Y EXPANSIÓN DE LA RED VIAL (GY-L1031)

Términos y condiciones financieras				
Prestatario: República Cooperativa de Guyana			FOE	Capital Ordinario
Organismo ejecutor: Ministerio de Obras Públicas		Plazo de amortización:	40 años	30 años
Fuente	Monto (millones de US\$)	Período de desembolso:	5 años	5 años
BID (Capital Ordinario)	33,1	Período de gracia:	40 años	5,5 años
BID (FOE)	33,1	Comisión de inspección y vigilancia:	N/A	**
Otra / cofinanciamiento	-	Tasa de interés:	0,25%	Basada en LIBOR
Local	3,0	Comisión de crédito:	N/A	**
Total	69,2	Moneda:	US\$	US\$
Esquema del proyecto				
<p>Objetivo. El objetivo general del programa es mejorar la movilidad y la seguridad mediante la reducción de los costos de operación de los vehículos, la disminución del tiempo de traslado y las muertes por accidentes viales. Este objetivo se logrará a través de la renovación, el mejoramiento y la expansión de la red de carreteras. Los objetivos específicos son (i) rehabilitar, mejorar, ampliar y construir carreteras, calles, aceras y vías para bicicletas; (ii) mejorar la seguridad vial; (iii) fortalecer la capacidad institucional del organismo ejecutor; y (iv) dar mantenimiento a las carreteras (párrafo 1.16).</p>				
<p>Condiciones previas al primer desembolso: Las condiciones previas al primer desembolso del préstamo serán las siguientes: (i) demostrar que el Grupo de Servicios para Obras (WSG) cuenta con un contralor financiero y dos contadores, un oficial de adquisiciones y un oficial subalterno de adquisiciones, un oficial de seguimiento y evaluación, un economista, un especialista en materia social y un especialista en medio ambiente, y que dichos funcionarios permanecerán en el ejercicio de sus funciones a lo largo del período de desembolso del préstamo; (ii) demostrar que el manual de operaciones del programa, incluido el marco de gestión ambiental y social para las fases de construcción y operación del programa como parte integral del mismo, ha sido aprobado por el organismo ejecutor y ha entrado en vigencia; (iii) demostrar que se ha diseñado un mecanismo de reclamaciones para el programa y que está listo para su implementación.</p>				
<p>Condición especial para el desembolso del financiamiento del Componente 1. Presentar el plan o los planes de reasentamiento, compensación y mitigación a nivel local de los impactos del proyecto Sheriff/Mandela, formulados de conformidad con la Política de Reasentamiento Involuntario del Banco.</p>				
<p>Condiciones especiales de ejecución. Las condiciones especiales de ejecución serán las siguientes: (i) el organismo ejecutor ejecutará el programa y cada proyecto o actividad individual de conformidad con los criterios, requisitos, marcos y mecanismos de seguimiento que se estipulen en el informe de gestión ambiental y social; (ii) antes de la licitación del proyecto Sheriff/Mandela, el organismo ejecutor presentará los resultados de las consultas con las partes interesadas, el análisis ambiental definitivo y todos los planes definitivos de gestión ambiental y social, reasentamiento, compensación y mitigación del impacto local para este proyecto; (iii) antes de iniciar la ejecución de las actividades de seguridad vial previstas en el Componente 3 (párrafo 1.14), el organismo ejecutor presentará pruebas de que el WSG y el Consejo Nacional de Seguridad Vial han suscrito un memorando de entendimiento en el cual se establecen las bases para la cooperación en la ejecución de dicho componente; (iv) antes de iniciar la licitación de las obras civiles que no están contempladas en el ámbito del proyecto del corredor Calle Sheriff-Avenida Mandela, el organismo ejecutor demostrará que se ha elaborado un Plan de Acción sobre Seguridad Vial para Guyana; y (v) con anterioridad a la firma de cualquier contrato de obras civiles financiadas a través del programa, el organismo ejecutor presentará pruebas de que ha seleccionado y contratado a una empresa que se encargará de supervisar la ejecución de las respectivas obras civiles (párrafo 3.5).</p>				
<p>Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna.</p>				
<p>El proyecto califica como: SEQ [] PTI [] Sector [] Geográfica [] % de beneficiarios []</p>				

** La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las disposiciones aplicables de la política del Banco sobre metodología para el cálculo de cargos sobre los préstamos del Capital Ordinario. En ningún caso la comisión de crédito podrá exceder del 0,75% ni la comisión de inspección y vigilancia exceder, en un semestre determinado, lo que resulte de aplicar el 1% al monto del financiamiento, dividido por el número de semestres comprendido en el plazo original de desembolsos.

I. DESCRIPCIÓN Y SEGUIMIENTO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, problema abordado y justificación

- 1.1 Contexto general: Guyana es un país con una escasa población de 761.000 habitantes, que en su mayoría vive en la zona costera. El país tiene un PIB per cápita de US\$2.501,70² (2010) y su economía depende de la exportación de seis productos básicos principales (azúcar, oro, bauxita, camarón, madera y arroz), que representan casi 60% del PIB nacional, por lo que es susceptible a las fluctuaciones en los precios de dichos productos. Contar con un transporte eficiente resulta decisivo para sostener la competitividad de Guyana y respaldar la producción y las exportaciones.
- 1.2 El sistema de transporte del país comprende 3.995 kilómetros de carreteras, 98 kilómetros de tendido ferroviario dedicados enteramente al transporte de minerales, un aeropuerto internacional, un aeropuerto regional (para vuelos internacionales de corta distancia), 45 aeródromos con pistas cortas, un único puerto marítimo de carga general en Georgetown, cuatro instalaciones dedicadas a la carga a granel y 6.000 kilómetros de cursos de agua navegables para el transporte de productos básicos a granel.
- 1.3 Las responsabilidades del gobierno en materia de transporte se encuentran repartidas entre diferentes organismos³, aunque el desempeño de las funciones principales le compete al Ministerio de Obras Públicas. Este ministerio es básicamente el responsable de la política de transporte y del suministro y mantenimiento de casi toda la infraestructura principal de transporte. La capacidad del ministerio para cumplir la función de organismo ejecutor se ha consolidado con el paso de los años, tras la creación del Grupo de Servicios para Obras (WSG) en 2002. Esta unidad ha evolucionado hasta asumir la responsabilidad de todas las obras que lleva a cabo el ministerio y además está a cargo de la planificación y gestión de las inversiones en vialidad y las actividades de mantenimiento. El Ministerio de Agricultura y el Ministerio de Gobierno Local asumen la responsabilidad de suministrar y mantener cierta parte de la infraestructura local, mientras que el Ministerio del Interior se ocupa de ciertas funciones normativas relacionadas con la protección y la seguridad de los servicios de transporte. En cuanto a la seguridad vial, en 2006 se estableció el Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV) como el mecanismo nacional de coordinación encargado de la seguridad vial en el país. El CNSV incluye a representantes del Ministerio de Obras Públicas, el Ministerio del Interior, el Ministerio de Salud y el Ministerio de Educación.
- 1.4 **Red vial de Guyana.** Guyana tiene una de las más reducidas redes viales de América del Sur, con 3.995 kilómetros de carreteras para un territorio de 216.000 km²; no obstante, debido a la concentración demográfica y el sistema de

² Oficina de Estadística – Guyana.

³ Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Vivienda y Agua, Ministerio de Agricultura, Ministerio de Gobierno Local y Municipios.

carreteras principales a lo largo del litoral, la mayoría de la población tiene acceso a vías pavimentadas. La red nacional de carreteras principales, de 410 kilómetros de extensión, está conformada por seis carreteras principales de dos carriles cada una. Existen solo dos segmentos cortos de la red pavimentada que cuentan con cuatro carriles cada uno⁴. Casi todas las carreteras principales se encuentran en buenas condiciones porque, en los últimos dos decenios, el Gobierno de Guyana ha llevado a cabo una rehabilitación progresiva de las vías y estructuras. Sin embargo, existen algunos tramos de la red vial que no han sido rehabilitadas y que requieren considerables trabajos de mantenimiento. Por otra parte, la congestión vehicular en algunos tramos de la red de carreteras principales se ha convertido en un inconveniente importante debido al aumento del parque automotor del país y la construcción de nuevos complejos habitacionales en los alrededores de Georgetown.

- 1.5 **Crecimiento del parque automotor.** El rápido crecimiento del parque automotor se tradujo en el registro de 43.000 vehículos adicionales en los siete últimos años; 20% del parque nacional de vehículos corresponde a transporte público y camiones que realizan hasta 30% de los viajes por las carreteras principales y urbanas. Estos factores han agravado la congestión de las carreteras principales para entrar y salir de la ciudad, así como al interior de la misma, dado que el tránsito debe cruzarla para desplazarse entre los corredores este y sur. Es en estos corredores de tránsito pesado donde además se registra el mayor número de accidentes vehiculares.
- 1.6 **Corredor Calle Sheriff-Avenida Mandela.** Esta ruta es una importante arteria urbana de 7,1 kilómetros que cruza Georgetown, la capital, para conectar la carretera principal East Coast Demerara con la carretera principal East Bank Demerara. Además, esta vía es el acceso principal a muchas zonas residenciales de Georgetown. La actividad comercial está en aumento en todo el corredor vial, lo cual ha creado una mezcla caótica de tráfico peatonal y vehicular. La carretera tiene una configuración de dos carriles y frecuentes intersecciones con calles perpendiculares y 12 carreteras principales. El ancho de las calzadas varía entre 9 m y 12 m, y 80% de la vía se encuentra en condiciones que van de buenas a deficientes. El volumen actual de tránsito en esta vía es superior a 20.000 vehículos diarios, y en las horas pico se registran 1.500 vehículos por hora (vph), cuando la capacidad de este tipo de carreteras es 1.320 vph; la velocidad promedio de desplazamiento es menor a 30 km/h a lo largo de toda la carretera, con algunos tramos en los que el promedio desciende a solo 15 km/h. No existe infraestructura para el tráfico de peatones y bicicletas (es decir, no existen aceras ni vías para bicicletas), lo cual ocasiona un alto número de accidentes que generalmente afectan a peatones y ciclistas. Entre 2001 y 2007, hubo un total de 28 accidentes fatales en esta ruta de 7 kilómetros, lo que equivale a un promedio de cuatro muertes por año⁵.

⁴ Sendos segmentos en las carreteras East Coast Demerara e East Bank Demerara que totalizan 10 kilómetros.

⁵ Mott Mac Donald (Noviembre de 2011), Informe de análisis técnico del corredor Calle Sheriff – Avenida Mandela.

- 1.7 **Carreteras principales y vías de acceso.** Las carreteras principales son calzadas de dos carriles de 3,3 m de ancho cada uno y arcenes que varían entre 0,0 m y 1,5 m de ancho. Estas carreteras tienen pocos elementos de seguridad vial y no cuentan con infraestructura para el tránsito de peatones o bicicletas. Existe un total de 10 kilómetros de carreteras de cuatro carriles de 3,4 m de ancho cada uno, que cuentan con arcenes, carriles de estacionamiento intermitente y aceras. Existen construcciones y asentamientos a lo largo de las carreteras principales, que también usan las industrias que suministran materiales de construcción, las empresas de manufactura y las compañías agrícolas o de procesamiento de alimentos. El tráfico en estas carreteras es una mezcla de vehículos particulares y camiones, y puede observarse congestión en algunos tramos de la red debido al lento desplazamiento de los camiones, la falta de oportunidades para rebasar vehículos lentos en razón de la estrechez de las vías y la fricción que producen los vehículos estacionados, los peatones y las bicicletas. Además, las vías de acceso a las zonas residenciales nuevas y establecidas en las afueras de Georgetown son por lo general rutas de doble vía (de entre 5 m y 6 m de ancho) con espacio escaso o nulo para el tránsito peatonal y ciclístico; a menudo, dos o más complejos habitacionales comparten un único camino de acceso, lo que agrava la congestión del tránsito y los problemas de seguridad.
- 1.8 **Seguridad vial.** En 2007, Guyana alcanzó la tasa más alta de muertes por accidentes de tránsito de América Latina y el Caribe, calculada en 34,9 defunciones por cada 100.000 habitantes⁶. Más de 60% de las víctimas fueron peatones, ciclistas y pasajeros en vehículos de dos y tres ejes. A diferencia de otros países de la región, Guyana no cuenta con una estrategia nacional de seguridad vial que oriente sus esfuerzos por reducir los accidentes de tránsito, a lo cual se suman deficiencias institucionales y normativas. Además, el país carece de la capacidad necesaria para hacer cumplir las normas de tránsito y las inspecciones vehiculares, y no existen criterios definidos sobre seguridad vial que se apliquen en los proyectos viales. Por otra parte, aunque existe una entidad coordinadora (el CNSV) que lleva a cabo campañas públicas de concientización y educación, sus recursos son muy limitados, por lo que sus acciones no alcanzan a cubrir la demanda actual.
- 1.9 **Transporte urbano.** El sistema de transporte público de Georgetown no presta un nivel aceptable de servicio, el cual está a cargo de operadores privados que utilizan minibuses de 15 pasajeros; la reglamentación del sector y su aplicación es deficiente, lo que origina una competencia extrema en las calles en detrimento de la comodidad y seguridad de los pasajeros y empeora las condiciones del tráfico. Los vehículos de transporte público representan 32%⁷ de las muertes por accidentes viales y 52% de los accidentes sin víctimas fatales. Las escasas barreras de acceso al mercado del transporte han desembocado en un exceso de la oferta de servicios que supera la demanda de tránsito en algunas partes de la ciudad, por lo que los vehículos operan por momentos por debajo de su capacidad, lo cual pone en riesgo

⁶ AEC-BID, Diagnóstico de la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe, agosto de 2009.

⁷ ND Lea Consultants, Estudio sobre el Transporte Público, 2003.

la sostenibilidad financiera del sistema. Más aún, como las tarifas de transporte no reflejan en general los costos reales de operación y no se ajustan de acuerdo con estos, los propietarios de los minibuses probablemente reduzcan el mantenimiento de sus unidades y la renovación de su flota para poder seguir operando. El sistema semeja hoy día un círculo en el cual las deficiencias reglamentarias conducen a una excesiva oferta de servicios, un bajo nivel de servicio, una reducción de la demanda de pasajeros y la consecuente disminución de los ingresos, lo que a su vez incide adversamente sobre el nivel de servicio.

- 1.10 **Mantenimiento vial.** La red de carreteras principales de Guyana se sometió en 2003 a un Sistema de Gestión de Mantenimiento Rutinario administrado por el WSG. El sistema mantiene actualmente 326 kilómetros de carreteras principales mediante contratos trienales con el sector privado. Se prevé que en los próximos dos años se mantengan 84 kilómetros adicionales a medida que los proyectos de rehabilitación pasen de corrección de defectos a períodos de mantenimiento. El mantenimiento ha sido financiado desde el inicio del sistema con recursos de contrapartida de los préstamos 999/SF-GY, 1803/SF-GY y 2454/BL-GY. Los recursos disponibles para el Sistema de Gestión de Mantenimiento Rutinario se agotarán en 2013.
- 1.11 **Estrategia del país.** La estrategia de Guyana para el subsector vial consiste en (i) la rehabilitación, mejora y expansión de la red vial, financiadas con recursos externos; y (ii) el mantenimiento rutinario de la red rehabilitada, financiado con recursos ordinarios. Esta estrategia se propone reducir los costos de transporte, mejorar el acceso a los mercados y la competitividad en general y ampliar la cobertura de las actividades de mantenimiento de las carreteras principales, puentes y otro tipo de infraestructura. El Gobierno de Guyana ha estado trabajando activamente en la restauración de la infraestructura para mejorar las condiciones de viaje y la seguridad vial en las carreteras públicas en el contexto de la asignación de US\$83,2 millones para el bienio 2011-2012 provenientes del Fondo para Operaciones Especiales (FOE) (80% de estos recursos se ha destinado al sector de transporte). Los programas de mantenimiento rutinario han sido ejecutados exitosamente con fondos provenientes del tesoro desde 2003, y en ellos ha participado el sector privado a través de la contratación de actividades de mantenimiento basadas en el desempeño. Además, la creación del CNSV en 2006 representa un esfuerzo del Gobierno de Guyana por reducir el número de lesiones y muertes causadas por los accidentes de tránsito.
- 1.12 **Estrategia del Banco.** El programa propuesto es congruente con la estrategia de país del Banco con Guyana para 2008-2012 (documento GN-2503-1), con la cual se busca apoyar la visión del gobierno de acelerar el crecimiento económico mediante la diversificación económica y el desarrollo social focalizado. Esta estrategia promueve el mejoramiento de la calidad y la cobertura de la red vial como pilar de las inversiones estratégicas en infraestructura en respaldo al objetivo de diversificación económica. Los principales ámbitos de interés de las intervenciones en el sector transporte son los siguientes: (i) establecer un sistema de transporte

equilibrado; (ii) formular criterios para definir con racionalidad la prioridad de los proyectos en el contexto de una estrategia general; (iii) facilitar el mejoramiento y la reglamentación del sistema de transporte; y (iv) mejorar el desempeño de las principales cadenas logísticas que sustentan el crecimiento económico del país. Estas intervenciones, sumadas a la estrategia sectorial del país, se proponen mejorar y ampliar la capacidad de la red vial, y al mismo tiempo velar por su sostenibilidad técnica, financiera, social, ambiental y económica.

- 1.13 **Justificación del programa y ejecución de la estrategia.** Existe una gran necesidad de inversión en el mantenimiento, la expansión, el mejoramiento y la construcción de carreteras en Guyana, así como en la seguridad vial. El Banco, ciñéndose a la estrategia de país, ha venido financiando obras en la red de carreteras principales y secundarias. También ha apoyado esta estrategia por medio de siete operaciones previas⁸ (tres de las cuales están en ejecución) por un total de US\$210 millones que se concentraron en la rehabilitación de 300 kilómetros de la red de carreteras principales y secundarias, además de un proyecto de expansión a cuatro carriles de un tramo de la ruta entre Providence y Diamond. También se realizaron contribuciones para la creación y el mejoramiento de mecanismos sostenibles de mantenimiento rutinario para toda la red de carreteras principales. Las operaciones actuales del Banco incluyen reservas para obras, seguridad vial y mantenimiento, así como estudios para el mejoramiento y la expansión de las redes de carreteras principales y de Georgetown. En el siguiente cuadro se muestran los ámbitos en los que participó el Banco en las últimas siete operaciones que financió:

Ámbitos de participación	LO 890/SF	LO 999/SF	LO 1094/SF	LO 1554/SF	LO 1803/SF	LO 2215/BL	LO 2454/BL
Rehabilitación de carreteras y puentes	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Mantenimiento rutinario y periódico		✓	✓		✓	✓	✓
Control de peso			✓				
Seguridad vial	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Fortalecimiento institucional		✓	✓	✓			

- 1.14 El análisis económico ex post sobre los principales componentes de las obras civiles de la operación 999/SF-GY (puentes) recientemente terminada, arrojó una relación entre el valor actual neto (VAN) y los costos de la entidad vial de 6,25; la operación 1094/SF-GY (carreteras) alcanzó una tasa interna de rentabilidad

⁸ Programa de rehabilitación de las carreteras principales (LO-890/SF), Programa de rehabilitación de puentes – Fase I (LO-999/SF), Rehabilitación de la carretera Mahaica Rosignol (LO-1094/SF), Rehabilitación de la carretera Moleson Creek – New Amsterdam (LO-1554/SF), Programa de rehabilitación de la infraestructura de transporte (LO-1803/SF), Programa de mejoramiento y rehabilitación vial (LO-2215/BL) y Ampliación del tramo de cuatro carriles de la carretera East Bank Demerara (LO-2454/BL).

económica (TIRE) de 22% y el préstamo 1554/SF-GY (carreteras) tuvo una TIRE de 38%, todos ellos con resultados positivos.

- 1.15 El programa propuesto continuará el apoyo del Banco al sector vial mediante el financiamiento de las obras de expansión, rehabilitación y seguridad vial para un tramo de la red de carreteras primarias y secundarias. También apoyará obras de mantenimiento rutinario y de seguridad vial en toda la red nacional de carreteras principales, continuando de esta forma con los objetivos y las metas de los préstamos anteriores para el sector. Esta operación aprovecha las lecciones de operaciones anteriores como el fortalecimiento de la estructura de ejecución del WSG y la utilización del Sistema de Gestión del Mantenimiento Rutinario. El WSG ha desarrollado la capacidad para calcular el costo de los proyectos de obras, lo que permitió que los recientes contratos de obras se completen dentro del marco presupuestario. Si bien la estimación del costo correspondiente a este programa se basa en esa experiencia, en el cálculo se ha contemplado un monto para imprevistos, a fin de cubrir un posible aumento de costos debido a la inflación. En conjunto, las operaciones anteriores y el programa propuesto responden al objetivo del Gobierno de Guyana de rehabilitar y ampliar la red vial, apoyando el crecimiento y la competitividad mediante la restauración de la accesibilidad, movilidad, seguridad y fiabilidad de la red de carreteras. La expansión y rehabilitación de esta red de vías principales y secundarias contribuirá a mejorar la movilidad y accesibilidad urbanas y suburbanas, el acceso de la población a sus lugares de trabajo y a servicios sociales como los establecimientos educativos y de salud. A partir de un análisis institucional (véase el enlace electrónico opcional 5), también se determinó la necesidad de fortalecer el WSG para que pueda ejecutar el programa de forma adecuada.

B. Objetivos, componentes y costos

- 1.16 **Objetivo.** El objetivo general del programa es mejorar la movilidad y la seguridad mediante la reducción de los costos de operación de los vehículos, la disminución del tiempo de traslado y las muertes por accidentes viales. Este objetivo se logrará a través de la renovación, el mejoramiento y la expansión de la red de carreteras. Los objetivos específicos son (i) rehabilitar, mejorar, ampliar y construir carreteras, calles, aceras y vías para bicicletas; (ii) mejorar la seguridad vial; (iii) fortalecer la capacidad institucional del organismo ejecutor; y (iv) dar mantenimiento a las carreteras.
- 1.17 **Resultados previstos.** Se prevé que el programa permita mejorar la movilidad y la seguridad en segmentos viales específicos como el corredor Calle Sheriff–Avenida Mandela. Este y otros corredores que serán seleccionados durante la ejecución del programa se mejorarán y ampliarán, para con ello disminuir los costos de operación de los vehículos, reducir el tiempo de traslado y contribuir al crecimiento económico y el desarrollo social. Se anticipa además que el programa contribuirá al fortalecimiento institucional del Ministerio de Obras Públicas en ámbitos como la planificación y la gestión de proyectos. El mejoramiento del transporte urbano aumentará la movilidad en la zona de Georgetown y la accesibilidad a mercados y

servicios para los pobres. Una mayor seguridad vial contribuirá a reducir las muertes por accidentes viales y las lesiones de grupos en situación de desventaja como los peatones y los ciclistas.

- 1.18 **Componentes.** El programa ha sido concebido como una operación de obras múltiples a fin de financiar grupos de obras similares, y se ha dividido en los cinco componentes que se indican a continuación.
- 1.19 **Componente 1: Obras civiles (US\$58 millones).** Este componente financiará las obras civiles, incluidas la expansión, la rehabilitación, el mejoramiento y la construcción de carreteras, la construcción de aceras, vías para bicicletas y calles, el ensanchamiento de los arcenes, la construcción y rehabilitación de puentes y alcantarillas, la incorporación de paradas de autobús, carriles de estacionamiento, carriles adicionales para rebasar vehículos y otras mejoras que permitan reducir la congestión de tránsito y aumentar la seguridad, así como franjas divisorias entre vías contrarias, semáforos, señales y otras obras relacionadas con la seguridad a lo largo del corredor, además de cualquier medida requerida de mitigación ambiental y social.
- 1.20 Como muestra representativa del programa de obras múltiples, el país ha propuesto el corredor Calle Sheriff-Avenida Mandela, que tiene un presupuesto de US\$24 millones y representa 41% de los recursos de este componente. El cálculo presupuestario incluye un monto para imprevistos a fin de mitigar posibles aumentos de costos. Ya se han concluido los estudios preparatorios para este segmento de carretera (véanse los enlaces electrónicos opcionales 2 y 3) y se están ejecutando los diseños detallados conforme se describe en el párrafo 3.15. Los recursos restantes del componente se utilizarán para financiar las obras civiles que son físicamente similares a la muestra, a lo largo de uno o más corredores de la costa guyanesa. Todos los proyectos de obras civiles deberán cumplir los criterios de elegibilidad del programa indicados en el párrafo 3.3.
- 1.21 **Componente 2: Estudios (US\$1,7 millón).** Este componente financiará estudios técnicos para la preparación de las obras civiles que han de financiarse en el marco del Componente 1 y que son físicamente similares a la muestra. Ello incluiría, entre otras cosas, (i) estudios de factibilidad técnica y económica; (ii) diseños de ingeniería; (iii) estudios socioambientales y procesos de consulta; y (iv) cualquier otra actividad preparatoria de índole técnica que se estime necesaria para la preparación y la licitación de los proyectos de obras civiles.
- 1.22 **Componente 3: Transporte urbano y seguridad vial sostenibles (US\$1,5 millón).** Este componente financiará asistencia técnica en dos importantes ámbitos de interés:
- 1.23 **Transporte urbano.** El programa financiará un estudio urbano integral dirigido a mejorar la movilidad en Georgetown y sus alrededores. El estudio contendrá recomendaciones y opciones específicas para asignar el espacio vial de forma más eficiente entre los usuarios e incrementar el uso de medios de transporte más limpios y sostenibles, como por ejemplo, medios de transporte público y no

motorizados. Contendrá además un diagnóstico específico de la situación, los problemas y las tendencias del transporte urbano, y ofrecerá recomendaciones sobre asuntos relacionados con la infraestructura, las operaciones, el financiamiento y la organización institucional del transporte público. El estudio apoyará el diseño de un sistema de transporte público que brinde a los usuarios un servicio seguro, eficiente, limpio y asequible. Los mecanismos de ejecución de este estudio incluirán los contactos entre el Ministerio de Obras Públicas y otras partes interesadas en el transporte público, como las autoridades locales, los operadores de tránsito y las organizaciones no gubernamentales vinculadas al sector.

- 1.24 **Seguridad vial.** Este componente financiará el diseño de un Plan de Acción sobre Seguridad Vial, incluidos los estudios necesarios y las actividades requeridas para ejecutar el programa. En términos más específicos, este plan permitirá diagnosticar y analizar la situación en general, determinar los riesgos principales, las oportunidades y las opciones para iniciar mejoras y preparar un plan de acción con las actividades e inversiones que se financiarán y ejecutarán a fin de, con el tiempo, reducir el número de muertes y lesionados por accidentes viales. El Plan de Acción sobre Seguridad Vial incluirá además recomendaciones específicas que pueden incorporarse al diseño de los proyectos financiados con los recursos del Componente 1. Asimismo, formulará recomendaciones sobre las políticas y normas de tránsito, estacionamiento, uso compartido de las carreteras, mejora de la infraestructura y señalización y fortalecimiento institucional. Este componente también financiará campañas educativas para aumentar la sensibilización sobre la seguridad vial. Las campañas se llevarán a cabo en distintos medios (radio, Internet) y se dirigirán a públicos específicos (estudiantes, conductores, peatones). El alcance de las campañas educativas dependerá de las recomendaciones específicas que formule el Plan de Acción sobre Seguridad Vial relativas a las causas más comunes de accidentes y los grupos vulnerables.
- 1.25 **Componente 4: Apoyo a la ejecución y fortalecimiento institucional (US\$4,8 millones).** Este componente financiará los aspectos de supervisión y gestión del programa relacionados con los componentes 1, 2 y 3, incluida la participación de las partes interesadas como los residentes, los usuarios de las carreteras, el sector privado y otros organismos del gobierno. Estas actividades se llevarán a cabo mediante la contratación de empresas de consultoría que brindarán apoyo al organismo executor en la supervisión de todos los contratistas, a fin de velar por un avance y desempeño adecuados. El componente financiará además el fortalecimiento de la capacidad del WSG en los ámbitos de planificación y evaluación del transporte, gestión y seguimiento de proyectos y salvaguardias ambientales y sociales. Entre las actividades específicas se incluirán la capacitación del WSG y de los contratistas, el suministro de equipos técnicos y programas y equipos informáticos.
- 1.26 **Componente 5: Sistema de Gestión del Mantenimiento Rutinario (US\$3 millones).** Este componente financiará el mantenimiento de las carreteras con recursos de contrapartida local. Los recursos asignados a este componente

permitirán realizar un mantenimiento rutinario ininterrumpido de la red de carreteras principales por medio de contratos trienales por una suma global basados en el desempeño. Estos contratos incluirán también el mantenimiento de los elementos de seguridad vial para dicha red, como las señalizaciones y las líneas de demarcación.

C. Indicadores de resultados clave

- 1.27 Un sistema integral de seguimiento y evaluación permitirá evaluar de forma continua el desarrollo y las repercusiones del programa. Los principales indicadores de los resultados del programa serán (i) costos del tiempo de traslado; (ii) costos de operación de los vehículos; y (iii) índice de muertes por accidentes viales. Los productos del programa se detallan en el Anexo II e incluyen (i) carreteras rehabilitadas y mejoradas con nuevas vías para bicicletas y aceras; (ii) estudios de viabilidad y diseño; (iii) estudio de transporte urbano; (iv) plan de acción sobre seguridad vial y campañas de concientización; (v) actividades de fortalecimiento institucional; y (vi) carreteras cubiertas por el Sistema de Gestión del Mantenimiento Rutinario.
- 1.28 Los indicadores y medios de verificación propuestos utilizan al máximo la información que el Ministerio de Obras Públicas y el WSG recopilarán directa e indirectamente durante la ejecución del proyecto. Casi todos los indicadores propuestos cuentan ya con datos básicos de referencia para el año 2011. Esta información básica es el nivel de referencia para la evaluación del programa. Todos los indicadores de productos se medirán directamente; los indicadores de resultados serán medidos directa o indirectamente por la policía en el caso de accidentes viales. Estas medidas y cálculos aproximados se compararán con los productos y resultados previstos y presentados en la Matriz de Resultados. En el cuadro siguiente se presentan indicadores específicos y sus respectivos medios de verificación.

Indicadores del programa

Indicador	Medios de verificación	Frecuencia
Resultados		
Reducción de la duración de los viajes en los corredores viales (minutos)	Informes semestrales de avance, presentados el 28/2 y el 31/8 de cada año, evaluación intermedia y evaluación final	Semestral
Reducción del costo de operación de los vehículos (millones de US\$)		
Reducción del índice de muertes por cada 100.000 habitantes (nivel nacional)		
Productos		
Número de kilómetros de carreteras rehabilitadas y mejoradas con nuevos carriles para bicicletas y nuevas aceras	Informes semestrales de avance, presentados el 28/2 y el 31/8 de cada año	Semestral
Número de estudios concluidos		
Número de actividades de fortalecimiento institucional implementadas		
Número de campañas de seguridad vial implantadas		
Número de kilómetros de carreteras cubiertas por el Sistema de Gestión del Mantenimiento Rutinario		

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y RIESGOS PRINCIPALES

A. Estructura de financiamiento

- 2.1 El costo total de este programa se ha calculado en US\$69,2 millones. De este monto, US\$33,1 millones provendrán de los recursos del Capital Ordinario del BID, US\$33,1 millones del FOE y US\$3 millones de los aportes de contrapartida local. El financiamiento proveniente de los recursos del FOE tendrá un plazo de amortización y un período de gracia de 40 años y el financiamiento con cargo a los recursos del Capital Ordinario tendrá un plazo de amortización de 30 años y un período de gracia de 5,5 años. El período previsto para el desembolso del proyecto es de cinco años. En el cuadro siguiente se presenta un desglose por categoría de inversión y fuente de los recursos, en millones de dólares estadounidenses.

Categoría	Banco	Contrapartida local	TOTAL
1. Obras civiles	58,0	0	58,0
1.1 Corredor Calle Sheriff - Avenida Mandela	24,0	0	24,0
1.2 Otros proyectos de obras civiles	34,0	0	34,0
2. Estudios	1,7	0	1,7
3. Transporte urbano y seguridad vial sostenibles	1,5	0	1,5
3.1 Transporte urbano	0,8	0	0,8
3.2 Diagnóstico de la seguridad vial y plan de acción	0,25	0	0,25
3.3 Campaña de concientización sobre seguridad vial	0,45	0	0,45
4. Apoyo a la ejecución y fortalecimiento institucional	4,8	0	4,8
4.1 Supervisión de la construcción	4,3	0	4,3
4.2 Fortalecimiento institucional	0,5	0	0,5
5. Sistema de Gestión del Mantenimiento Rutinario	0	3,0	3,0
6. Auditoría, seguimiento y evaluación	0,2	0	0,2
TOTAL	66,2	3,0	69,2

2.2 El siguiente cuadro muestra el calendario preliminar de desembolsos, en millones de dólares estadounidenses:

Fuente	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Total
BID (FOE – Combinación)	3,91	7,9775	10,0475	5,5625	5,6025	33,1
BID (Capital Ordinario – Combinación)	3,91	7,9775	10,0475	5,5625	5,6025	33,1
Total	7,82	15,955	20,095	11,125	11,205	66,2

B. Riesgos relativos a las salvaguardias ambientales y sociales

2.3 Este programa tendrá considerables impactos positivos y beneficiará a un gran número de personas con la reducción de la congestión del tránsito y de la pérdida de tiempo, la disminución de la contaminación atmosférica y los accidentes y la mejora de las condiciones de desarrollo económico, entre otros. Los impactos negativos potenciales relacionados con los proyectos pueden agruparse en dos categorías diferentes, a saber: (i) impactos negativos temporales, relacionados casi todos con las actividades de construcción; y (ii) impactos negativos permanentes, relacionados con el cambio en el uso de la tierra y la posible reubicación de los habitantes de la zona. Dado su impacto socioeconómico, este proyecto ha sido clasificado como de categoría “B”.

- 2.4 Los impactos ambientales temporales producto de las actividades de construcción incluyen la congestión del tráfico debido a la presencia de maquinaria de construcción, posibles cuestiones de contaminación del aire y el agua a raíz de las prácticas de transporte y construcción, generación de ruido alrededor de las zonas habitadas, posibilidad de contaminación de los suelos en los sitios de los campamentos y talleres, problemas de salud y seguridad, posibilidad de accidentes, perturbación de las vías alternas que se utilizarán durante la construcción como carreteras de circunvalación, etc. Todos estos impactos son fáciles de determinar, de una magnitud menor a moderada, de duración temporal, restringidos en cuanto al espacio que afectan, fácilmente prevenibles y controlables con técnicas de mitigación ampliamente disponibles, simples y eficaces en función de los costos, y reversibles en el sentido de que una zona afectada puede regresar a su condición anterior luego del impacto. Las actividades de mitigación pueden fácilmente incorporarse a un plan de gestión ambiental y social diseñado específicamente para estas zonas. Los impactos sociales temporales incluyen las molestias causadas por el tráfico, el ruido, las emisiones de aire y polvo, así como la perturbación de las rutinas diarias y, posiblemente, de las actividades y los servicios comerciales. Las perturbaciones temporales que puedan devenir permanentes o tener efectos permanentes o generar pérdidas irre recuperables deben identificarse a fin de poder mitigarlas y compensarlas.
- 2.5 Podrían producirse impactos ambientales y sociales permanentes en el caso de que sea necesario reubicar hogares o negocios o de que estos se vean afectados por condiciones que modifiquen su valor o entorpezcan su acceso o u otras características funcionales. La facilitación del acceso y cambios en los patrones de tránsito durante la operación de las nuevas carreteras podrán conducir también a cambios en el uso de la tierra (densificación, aburguesamiento y cambios entre los usos agrícolas, industriales y residenciales) que pueden tener efectos ambientales y sociales, sobre todo si los marcos subyacentes de propiedad y planificación del uso de la tierra son deficientes.
- 2.6 Una visita preliminar al terreno permitió confirmar que no existen mayores impactos observables sobre zonas naturales, y que los efectos sobre las zonas residenciales y comerciales circundantes son limitados. Habrá algunos negocios cuyo acceso se verá afectado, y es posible que haya que reubicar cuatro negocios pequeños, en principio hacia zonas cercanas. Durante la visita se identificaron dos estaciones de gasolina, una estación de servicios y un depósito de equipos como posibles fuentes de contaminación de suelos y aguas subterráneas; el muestreo y análisis de suelos y aguas subterráneas permitirán determinar si deberían tomarse medidas correctivas. Además, quizás sea necesario reubicar una de las estaciones de gasolina ya que, dado el sitio donde se encuentra la estación, el espacio podría ser insuficiente para dar lugar a la expansión a cuatro carriles.
- 2.7 **Supervisión, inspección y seguimiento.** A los fines de seguimiento y cumplimiento se adoptarán salvaguardias adicionales, a saber: (i) la preparación de un marco de gestión ambiental y social para las fases de planificación, construcción

y operación del programa conforme se detalla en el informe de gestión ambiental y social; (ii) la implementación de un mecanismo de reclamaciones para el programa de acuerdo con lo estipulado en el informe de gestión ambiental y social; (iii) la firma de supervisión de ingeniería y los contratistas deberán designar a especialistas en materia ambiental y social para velar por la aplicación de los planes de gestión ambiental y social; (iv) el organismo ejecutor presentará al Banco informes semestrales de cumplimiento de las normas ambientales y sociales, que incluirán información sobre la ejecución y los resultados del marco de comunicaciones y participación de las partes interesadas del programa y su mecanismo de reclamaciones; y (v) el WSG contará con un especialista en materia social y un especialista en medio ambiente con experiencia en obras civiles, quienes permanecerán en el cumplimiento de sus funciones durante la vigencia del programa.

C. Riesgo fiduciario

- 2.8 Como parte de la tendencia a utilizar en Guyana los sistemas nacionales, este proyecto seguirá el éxito logrado en los préstamos 2215/BL-GY y 2454/BL-GY utilizando el Sistema Integrado de Gestión Financiera (IFMAS) —el sistema contable del gobierno— como programa informático de contabilidad y presentación de informes.
- 2.9 El programa será ejecutado por el WSG, que tiene amplia experiencia de trabajo con el Banco y cuenta con sólidos sistemas de adquisiciones y control interno. El WSG deberá establecer y mantener controles y registros contables adecuados y preparar y presentar al Banco estados financieros anuales auditados. Las auditorías del programa pueden quedar a cargo de la Oficina del Auditor General de Guyana, previa obtención de la no objeción por escrito del Banco. En vista de la importancia de esta tarea, el Ministerio de Obras Públicas debe cerciorarse de que se contrate a personal con experiencia en contabilidad o auditorías y adquisiciones y que estas personas permanezcan en sus funciones durante la vigencia del programa.

D. Otros riesgos y temas clave

- 2.10 **Factibilidad económica.** En la evaluación económica del proyecto Calle Sheriff – Avenida Mandela⁹, que es la muestra representativa del programa, se consideraron los costos de construcción de las obras civiles, la implantación de medidas sociales y ambientales y el mantenimiento durante la vida útil prevista de la carretera. Los posibles beneficios económicos de la rehabilitación vial se derivan de (i) ahorros en el costo de operación de los vehículos; y (ii) ahorro de tiempo para los pasajeros y la carga.
- 2.11 A fin de determinar la factibilidad económica de este proyecto, se adoptó una técnica convencional de análisis de costo-beneficio y se aplicó con el Modelo de Desarrollo y Gestión de Carreteras 4 (HDM-4). Los indicadores utilizados para la

⁹ Mott Mac Donald (Noviembre de 2011), Informe de factibilidad económica del corredor Calle Sheriff-Avenida Mandela.

- comparación con la alternativa y sin el proyecto son (i) el valor actual neto de los beneficios acumulados para los usuarios de las carreteras menos el aumento de los costos para el organismo de vialidad, actualizado a una tasa de 12% anual; (ii) la tasa interna de rentabilidad económica; y (iii) la relación costo-beneficio. La evaluación del proyecto Calle Sheriff-Avenida Mandela resultó en un valor actual neto de US\$34,13 millones, una tasa interna de rentabilidad económica de 28,17% y una relación costo-beneficio de 3,23.
- 2.12 Esta evaluación económica se complementó con análisis de sensibilidad a fin de determinar el efecto de la reducción del tráfico previsto y del aumento de los costos de inversión y los gastos ordinarios. Las pruebas de sensibilidad muestran que la tasa interna de rentabilidad económica varía entre 19,4% y 29,4% en estos casos hipotéticos, lo que supone que el proyecto seguiría siendo económicamente factible.
- 2.13 **Estrategia de mantenimiento.** El mantenimiento adecuado de la red vial tiene un efecto positivo sobre la sostenibilidad de las inversiones, ya que permite que las carreteras lleguen al final de su vida útil prevista. El Gobierno de Guyana estableció el Sistema de Gestión del Mantenimiento Rutinario a fin de mejorar el mantenimiento vial. Por lo tanto, cuando se concluyan las obras de mejoramiento y expansión, las carreteras financiadas en el marco de este programa se transferirán al Sistema de Gestión del Mantenimiento Rutinario del Ministerio de Obras Públicas, quien asumirá la responsabilidad del mantenimiento rutinario utilizando recursos del tesoro de la nación.

III. PLAN DE EJECUCIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL PROYECTO

A. Resumen del plan de implementación

- 3.1 **Prestatario y organismo ejecutor.** El prestatario será la República Cooperativa de Guyana, y el organismo ejecutor será el Ministerio de Obras Públicas, que se encargará de la ejecución del programa por medio de su Grupo de Servicios para Obras (WSG). El WSG es financiado con recursos administrativos del Ministerio de Obras Públicas y es responsable de la planificación y ejecución de todos los proyectos de obras relacionadas con el transporte en nombre del ministerio. En el caso de este programa, el WSG se ocupará del cumplimiento de la gestión técnica, administrativa y financiera relacionada con la ejecución del proyecto, así como de las funciones de planificación, seguimiento, supervisión y evaluación. Para que el WSG pueda cumplir adecuadamente sus funciones, el organismo ejecutor deberá asegurarse de que el grupo cuente con el personal clave indicado en el párrafo 3.4 y que su presupuesto administrativo cuente con los recursos para dicho personal.
- 3.2 El organismo ejecutor tendrá las siguientes responsabilidades en el marco de la ejecución del programa: (i) llevar a cabo los procesos de adquisiciones de conformidad con las políticas y los procedimientos del Banco; (ii) preparar todos los documentos de licitación requeridos para la contratación de empresas consultoras y contratistas para las obras civiles y obtener la aprobación del Banco; (iii) ejercer la gestión financiera de los recursos del programa, incluidos los

controles internos y el registro de todos los procedimientos administrativos y contables que se requieran para la ejecución del programa; (iv) dar seguimiento a las obras civiles y a los contratos de construcción por intermedio de empresas consultoras contratadas específicamente para tal fin; (v) llevar controles financieros y contables adecuados, y contar con sistemas apropiados de archivo de documentación de respaldo para facilitar la verificación por parte del Banco y la firma de auditores externos; (vi) preparar y presentar al Banco las solicitudes de desembolso y la correspondiente justificación de gastos; (vii) preparar y presentar al Banco informes sobre el avance en la ejecución del programa, así como versiones actualizadas del plan operativo anual, informes financieros auditados y otros informes financieros que requiera el BID; (viii) llevar un registro y control de los resultados del programa por medio de los indicadores convenidos; y (ix) atender y resolver los reclamos de los contratistas y los ajustes contractuales conexos. Además, el organismo ejecutor mantendrá archivos separados para las operaciones del programa y permitirá el seguimiento financiero y contable de los recursos del Banco y de contrapartida local de acuerdo con los requisitos del Banco. Se preparará un manual de operaciones para el programa que contendrá detalles relativos al plan de ejecución.

- 3.3 **Criterios de elegibilidad para inversiones futuras.** Todo proyecto que aspire a obtener financiamiento en el marco del Componente 1 del programa (i) debe tener una tasa interna de rentabilidad de por lo menos 12%; (ii) debe clasificarse, de acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco, como una unidad enteramente funcional (independientemente de la parte que financie el Banco) con repercusiones ambientales y sociales menores a moderadas (categoría “B”), y esta clasificación debe mantenerse a lo largo de la ejecución del programa; (iii) debe ser una carretera o calle bajo la jurisdicción del director general de obras del Ministerio de Obras Públicas; (iv) no debe ser una actividad suplementaria de otros proyectos en curso financiados por el Banco; y (v) debe satisfacer cualquier otro requisito acordado entre el Banco y el Gobierno de Guyana e incluido en el reglamento del programa y su marco de gestión ambiental y social. Los proyectos admitidos en el programa deben satisfacer todos los requisitos técnicos, incluida la ejecución de la evaluación ambiental y social y las medidas de mitigación necesarias contempladas en el reglamento del programa, como el marco de gestión ambiental y social previsto en el manual de operaciones, a fin de cumplir con las políticas del Banco.
- 3.4 **Las condiciones previas al primer desembolso del préstamo serán las siguientes:** (i) demostrar que el Grupo de Servicios para Obras (WSG) cuenta con un contralor financiero y dos contadores, un oficial de adquisiciones y un oficial subalterno de adquisiciones, un oficial de seguimiento y evaluación, un economista, un especialista en materia social y un especialista en medio ambiente, y que dichos funcionarios permanecerán en el ejercicio de sus funciones a lo largo del período de desembolso del préstamo; (ii) demostrar que el manual de operaciones del programa, incluido el marco de gestión ambiental y social para las fases de planificación, construcción y operación del

- programa como parte integral del mismo, ha sido aprobado por el organismo ejecutor y ha entrado en vigencia; (iii) demostrar que se ha implantado un mecanismo de reclamaciones para el programa (informe de gestión ambiental y social, párrafo 9.3).**
- 3.5 **Condición para el desembolso del financiamiento del Componente 1. Presentar el plan o los planes de reasentamiento, compensación y mitigación del impacto local correspondientes al proyecto Sheriff/Mandela, formulados de conformidad con la Política de Reasentamiento Involuntario del Banco (política OP-710).**
- 3.6 **Condiciones especiales de ejecución.** Las condiciones especiales de ejecución serán las siguientes: (i) el organismo ejecutor ejecutará el programa y cada proyecto o actividad individual de conformidad con los criterios, requisitos, marcos y mecanismos de seguimiento que se estipulen en el informe de gestión ambiental y social; (ii) antes de la licitación correspondiente al proyecto Sheriff/Mandela, el prestatario presentará al Banco (a) el plan o los planes definitivos de reasentamiento, compensación y mitigación del impacto local; (b) los resultados del proceso de participación de las partes interesadas en la fase previa a la construcción; (c) la consideración de las preocupaciones de las partes interesadas en el diseño y la planificación del proyecto; (d) el Plan de Participación de las Partes Interesadas para la fase de construcción y operaciones; (e) el análisis ambiental definitivo y los planes de gestión ambiental y social, reasentamiento, compensación y mitigación del impacto local; (iii) antes de iniciar la ejecución de las actividades de seguridad vial previstas en el Componente 3, el organismo ejecutor presentará pruebas de que el WSG y el Consejo Nacional de Seguridad Vial han suscrito un memorando de entendimiento en el cual se establecen las bases para la cooperación en la ejecución de dicho componente; (iv) antes de iniciar la licitación de las obras civiles que no están contempladas en el ámbito del proyecto del corredor Calle Sheriff-Avenida Mandela, el organismo ejecutor demostrará que se ha elaborado un Plan de Acción sobre Seguridad Vial para Guyana; y (v) con anterioridad a la firma de cualquier contrato de obras civiles financiadas a través del programa, el organismo ejecutor presentará pruebas de que ha seleccionado y contratado a una empresa que se encargará de supervisar la ejecución de las respectivas obras civiles; (vi) antes de iniciar la licitación de cualquier obra civil, el organismo ejecutor deberá someter a la consideración del Banco —a fin de obtener su no objeción— los estudios ambientales y sociales, de factibilidad e ingeniería, los diseños técnicos definitivos, los resultados de las consultas con las partes interesadas, las especificaciones ambientales generales y particulares, el plan de gestión ambiental y social para las fases de construcción y operaciones del proyecto, incluidos los planes de contingencia, gestión y prevención de accidentes y, de ser necesario, los planes de reubicación.
- 3.7 El prestatario y el organismo ejecutor supervisarán e informarán sobre el cumplimiento de las condiciones ambientales y sociales de conformidad con el marco de supervisión descrito en el informe de gestión ambiental y social. Las

firmas supervisoras también se ocuparán de la supervisión de los aspectos ambientales y sociales de las obras civiles. Por lo tanto, las solicitudes de propuestas para la selección de las firmas supervisoras de las obras civiles deben incluir el plan de gestión ambiental y social como parte de sus términos de referencia, el requisito de que se contraten los servicios de un especialista en cuestiones ambientales y sociales como parte del personal in situ y de que la empresa contrate el personal adicional especializado en asuntos ambientales y sociales que se requiera para velar por el cumplimiento del plan de gestión ambiental y social. Las firmas supervisoras examinarán toda la documentación técnica al inicio de sus contratos y regularmente durante todo el período de ejecución del programa a fin de asegurar, entre otras cosas, una programación adecuada de los trabajos. Las firmas supervisoras presentarán informes mensuales al organismo ejecutor y al Banco sobre el avance de las obras realizadas por los contratistas y prepararán planos conforme a obra en relación con la labor desempeñada una vez concluidos los trabajos.

- 3.8 **Adquisiciones.** La adquisición de bienes y la contratación de obras y servicios de consultoría con recursos del programa estarán a cargo del prestatario, a través del organismo ejecutor de conformidad con las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2349-9) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2350-9).
- 3.9 Los contratistas que realicen las obras civiles serán supervisados por firmas de supervisión de ingeniería contratadas por el Ministerio de Obras Públicas con recursos del financiamiento. Los contratistas serán contratados mediante licitación pública internacional (LPI) y de conformidad con el alcance de las obras convenidas con el Banco. Los documentos de licitación para las obras civiles y los respectivos contratos definitivos firmados deberán incluir lo siguiente: (i) los diseños técnicos definitivos; (ii) el plan de gestión ambiental y social, así como todos los planes y procedimientos conexos, incluido el plan de gestión del tráfico de construcción y las especificaciones ambientales generales y particulares; (iii) de ser el caso, el plan de reasentamiento; y (iv) el requisito de que los contratistas contraten a un especialista en materia ambiental y social como parte del personal in situ.
- 3.10 **Desembolsos.** Con base en el Nuevo Marco de Supervisión del BID, los desembolsos de la contribución del Banco se realizarán mediante adelantos periódicos. Estos adelantos se calcularán con base en el programa de flujo de efectivo semestral asignado al programa, así como en categorías de inversión, productos o actividades que se ejecutaran durante el período. El examen de los desembolsos se realizará de forma ex ante.

B. Resumen del plan de seguimiento de los resultados

- 3.11 La estrategia de seguimiento y evaluación comprenderá lo siguiente: (i) estados financieros anuales auditados; (ii) planes operativos anuales y un plan de ejecución

- del proyecto; (iii) planes de adquisiciones anuales; (iv) informes de avance semestrales; (v) un Informe de Análisis del Préstamo; (vi) misiones administrativas; (vii) una evaluación intermedia; y (viii) una evaluación final.
- 3.12 La auditoría externa del programa estará a cargo de contadores públicos independientes que sean aceptables para el Banco o de la Oficina del Auditor General de Guyana, con la aprobación por escrito del Banco, y se ajustará a las directrices estipuladas en los documentos OP-273-2 y OP-274-2, y la Guía para Informes Financieros y Auditorías Externas para Operaciones Financiadas por el Banco. Se aplicarán los requisitos habituales del Banco para la presentación de informes financieros, a saber: (i) estados financieros auditados anuales del programa, los cuales han de presentarse al Banco en un plazo de 120 días contados a partir del cierre de cada ejercicio fiscal del organismo ejecutor; y (ii) un estado financiero auditado final del programa, que deberá presentarse en un plazo de 120 días contados a partir de la fecha del último desembolso del préstamo. Los costos de las auditorías se financiarán con recursos del préstamo.
- 3.13 Dentro de un plazo máximo de treinta (30) días antes de la conclusión de cada año calendario durante la ejecución del programa, el organismo ejecutor presentará, a satisfacción del Banco, el plan operativo anual para el año siguiente. El organismo ejecutor también deberá presentar informes de avance semestrales a fines de febrero y agosto de cada año calendario, los cuales han de contener al menos los siguientes elementos: (i) cumplimiento de las condiciones del contrato; (ii) descripción e información general acerca de las actividades; (iii) avance logrado respecto de los indicadores de desempeño y el cronograma convenido de desembolsos y calendarios actualizados de ejecución y desembolsos; (iv) avances en la recopilación de información sobre la calidad de la red vial y su infraestructura auxiliar (por ejemplo, drenajes) y estadísticas sobre accidentes viales; (v) resumen de la situación financiera del programa; (vi) descripción del proceso de licitación realizado; (vii) evaluación de las firmas; (viii) sección sobre la gestión ambiental y social del proyecto; (ix) programa de actividades y plan detallado de ejecución para los dos semestres siguientes; (x) flujos de caja previstos para los dos semestres siguientes; (xi) sección en la que se indiquen posibles acontecimientos y eventos que podrían poner en peligro la ejecución del programa; y (xii) versiones actualizadas del plan operativo anual, el plan de ejecución del proyecto y los planes de adquisiciones. Habida cuenta de la magnitud de esta tarea, el Ministerio de Obras Públicas debe asegurarse de contratar personal con experiencia en seguimiento y evaluación para que desempeñe funciones durante la vigencia del programa.
- 3.14 Con cargo a los recursos del préstamo se contratará a evaluadores independientes para que realicen (i) una evaluación intermedia al término de 30 meses, contados a partir de la fecha de firma del contrato de préstamo o una vez que se haya desembolsado el 50% de los recursos, lo que ocurra primero; y (ii) la evaluación final del programa, una vez que se haya desembolsado el 90% de los recursos del préstamo, en la cual se incluirá una evaluación económica ex post. Las

evaluaciones incluirán (i) los efectos de la ejecución del proyecto; (ii) los procedimientos de adquisición y los resultados en materia de bienes, servicios conexos, consultorías y obras; (iii) temas ambientales y sociales y relativos al cumplimiento de salvaguardias; y (iv) evaluaciones económicas ex post. El organismo ejecutor recopilará, almacenará y conservará toda la información necesaria, los análisis de desempeño ambiental y social, indicadores y parámetros, incluidos los planes semestrales, las evaluaciones intermedia y final, a fin de asistir al Banco en la preparación del informe de terminación de proyecto. Para mayores detalles, véase el plan de seguimiento y evaluación.

C. Actividades de diseño importantes posteriores a la aprobación

- 3.15 La preparación de los diseños técnicos detallados necesarios para la licitación de las obras del proyecto Calle Sheriff-Avenida Mandela se financia a través de las operaciones de cooperación técnica ATN/SF-11841-GY y ATN/OC-11842-GY. Estos diseños constituirán el conjunto inicial de obras que han de licitarse. Los estudios económicos, ambientales y sociales y de ingeniería, y la preparación de los diseños técnicos definitivos y las especificaciones que se requieren para la licitación de otros proyectos de obras civiles que se incluirán en el programa se financiarán con recursos del programa asignados al Componente 2 (Estudios) y de la operación de cooperación técnica ATN/OC-13098-GY.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo			
Resumen			
I. Alineación estratégica			
1. Objetivos de la estrategia de desarrollo del BID	Alineado		
Programa de préstamos	Apoyo a países pequeños y vulnerables.		
Metas regionales de desarrollo	Infraestructura para la competitividad y el bienestar social : Cobertura de caminos pavimentados (Km/Km ²).		
Contribución de los productos del Banco (tal como se define en el Marco de Resultados del Noveno Aumento)	Km. de vías inter-urbanas construidas o mantenidas.		
2. Objetivos de desarrollo de la estrategia de país	Alineado		
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2503-1	Mejoras en la condición de las vías y la calidad de corredores específicos.	
Matriz de resultados del programa de país	GN-2661-1	La intervención está incluida en el Documento de Programación de País 2012.	
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	Altamente Evaluable	Ponderación	Puntuación máxima
	9.0		10
3. Evaluación basada en pruebas y solución	8.7	25%	10
4. Análisis económico ex ante	10.0	25%	10
5. Evaluación y seguimiento	7.4	25%	10
6. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación	10.0	25%	10
Calificación de riesgo global = grado de probabilidad de los riesgos*	Medio		
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales	B		
III. Función del BID - Adicionalidad			
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales (criterios de VPC/PDP)	Si	Contabilidad y reportes. Auditoría interna.	
El proyecto usa otro sistema nacional para ejecutar el programa diferente de los indicados arriba			
La participación del BID promueve mejoras en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:			
Igualdad de género			
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			
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 de esta operación es de reducir los costos de operación de vehículos, tiempos de viaje, y accidentes de tráfico en las vías de Guyana a través de: la rehabilitación, mejora, expansión, y construcción de vías, calles, veredas y vías para ciclistas; mejorar la seguridad vial; el fortalecimiento de la capacidad institucional de la Unidad Ejecutora; y el mantenimiento de las vías.

El POD presenta los problemas a ser atacados por el proyecto al igual que los factores que generan dichos problemas, y estos están sustentados por evidencia empírica. Se presentan las magnitudes de las deficiencias y las soluciones propuestas están vinculadas a los problemas identificados en el diagnóstico. La matriz de resultados tiene lógica vertical. Los resultados se presentan en forma clara sin embargo no todos los resultados tienen indicadores. No hay indicadores relacionados a las mejoras en el mantenimiento de vías o al fortalecimiento institucional de WSG. No todos los indicadores son SMART ya que algunos no son específicos y por tanto son difíciles de medir. Adicionalmente no presentan unidades de medida. Por ejemplo, el indicador "tiempo de viaje vehicular" no tiene unidad de medida y no es específico. ¿El tiempo se mide en horas o minutos? ¿A que origen/destino corresponde el tiempo de viaje? El indicador relacionado al "costo de operación vehicular", ¿corresponde a un promedio de todo tipo de vehículo? Si bien todos los indicadores de resultado tienen metas y fuentes de información, las cifras que se utilizan como líneas de base no son líneas de base ya que no representan la situación actual del indicador en la localidad de intervención del proyecto.

Con respecto a los productos, la matriz no presenta un indicador para cada producto ya que no hay un desglose de los productos correspondientes al fortalecimiento institucional. No todos los indicadores son SMART ya que algunos no son específicos y son difíciles de medir, como por ejemplo el indicador "supervisión de construcción." Adicionalmente, la mayoría de los productos no se plantean como producto completado. Todos los indicadores de productos tienen líneas de base, metas y presentan fuentes de información. Con respecto a la información requerida para el PMR, todos los productos tienen metas anuales, sin embargo los costos del proyecto no han sido desglosados por producto como se presentan en la matriz de resultados.

El programa se analizó utilizando un análisis costo-beneficio. Los beneficios económicos están claramente planteados y los costos reflejan los costos reales a la economía. Se presentan los supuestos y se llevó a cabo un análisis de sensibilidad de los supuestos. El proyecto tiene un plan de evaluación y monitoreo. El plan de evaluación no sigue las guías del DEM ya que no incluye las preguntas de evaluación y existen discrepancias entre los productos en el plan y aquellos en la matriz de resultados del POD. La operación se evaluará utilizando una metodología de tipo reflexiva y un análisis de costo-beneficio ex post.

Para concluir, la matriz de riesgo presenta los riesgos del proyecto y estos están clasificados por magnitud y probabilidad. Cada riesgo presenta sus medidas de mitigación e indicadores para monitorear la implementación de dichas medidas.

MARCO DE RESULTADOS – MATRIZ DE INDICADORES

Objetivo del proyecto	El objetivo general del programa es mejorar la movilidad y la seguridad mediante la reducción de los costos de operación de los vehículos, la disminución del tiempo de traslado y las muertes por accidentes viales. Este objetivo se logrará a través de la renovación, el mejoramiento y la expansión de la red de carreteras.
------------------------------	---

Indicadores de resultados	Nivel de referencia	Nivel meta	Observaciones
Reducción del tiempo de viaje en vehículo automotor	100 (referencia)	85	Determinado por el Ministerio de Obras Públicas con base en el informe de avance semestral
Reducción de costo de operación de los vehículos	100 (referencia)	85	Determinado por el Ministerio de Obras Públicas con base en el informe de avance semestral
Reducción del índice de muertes por cada 100.00 habitantes (a nivel nacional)	100 (referencia)	90	Determinado por el Ministerio de Obras Públicas con base en el informe de avance semestral y los expedientes de la policía

	Referencia	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Meta	Observaciones
Componente 1: Obras civiles								
Productos								
Expansión del corredor Calle Sheriff– Avenida Mandela, incluidas las estructuras (puentes, alcantarillado, drenaje, etc.), vías para bicicletas, aceras y otras obras de seguridad vial	0 km	0 km	2 km	3 km	2,1 km	0 km	7,1 km	Determinado por el Ministerio de Obras Públicas con base en el informe de avance semestral
Rehabilitación, mejoramiento y construcción de carreteras, construcción de aceras, vías para bicicletas y calles, ensanchamiento de arcenes, construcción y rehabilitación de puentes y alcantarillas	0 km	0 km	0 km	X km	X km	X km	3X km	Determinado por el Ministerio de Obras Públicas con base en el informe de avance semestral
Resultados								
Tiempo de viaje en vehículo	100*	100	100	95	90	85	85	Determinado por el Ministerio de Obras Públicas con base en el informe de avance semestral
Costo de operación de vehículo	100*	-	-	95	-	85	85	

* El valor de referencia correspondiente a 2011 para el corredor Sheriff-Mandela en cuanto al tiempo de viaje promedio en vehículo es de 16,33 minutos y el costo total anual de operación del vehículo es de US\$11,59 millones. Se prevé que otras obras civiles del programa alcanzarán resultados similares debido a la similitud de las intervenciones, por lo que el indicador se establece en porcentajes.

	Referencia	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Meta	Observaciones
Componente 2: Estudios								
Productos								
Estudio de factibilidad y diseño	0	-	1	-	-	-	1	Determinado por el Ministerio de Obras Públicas con base en el informe de avance semestral

	Referencia	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Meta	Observaciones
Componente 3: Transporte urbano sostenible y seguridad urbana								
Productos								
Diagnóstico de la seguridad vial y plan de acción	0	-	1	-	-	-	1	Determinado por el Ministerio de Obras Públicas con base en el informe de avance semestral
Realización de la campaña de concientización y educación del público	0	-	1	-	1	-	2	
Estudio de transporte urbano	0	-	1	-	-	-	1	
Resultados								
Índice de muertes por cada 100.000 habitantes	15,1	-	-	14,35	-	12,85	12,85	Determinado por el Ministerio de Obras Públicas con base en el informe de avance semestral y los expedientes de la policía

	Referencia	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Meta	Observaciones
Componente 4: Apoyo a la ejecución y fortalecimiento institucional								
Productos								
Supervisión de la construcción	0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1	Determinado por el Ministerio de Obras Públicas con base en el informe de avance semestral
Implementación de actividades de fortalecimiento institucional	0	2	3	-	-	-	5	Determinado por el Ministerio de Obras Públicas con base en el informe de avance semestral

	Referencia	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Meta	Observaciones
Componente 5: Sistema de Gestión del Mantenimiento Rutinario								
Productos								
Carreteras cubiertas por el Sistema de Gestión del Mantenimiento Rutinario	326 km	0 km	410 km	410 km	410 km	410 km	410 km	Determinado por el Ministerio de Obras Públicas con base en el informe de avance semestral

- obstante, debido a la concentración demográfica y el sistema de carreteras principales a lo largo del litoral, la mayoría de la población tiene acceso a vías pavimentadas. La red nacional de carreteras pavimentadas, de 410 kilómetros de extensión, está conformada por seis rutas principales de dos carriles cada una. Existen solo dos segmentos cortos de la red pavimentada que cuentan con cuatro carriles cada uno. Casi todas las carreteras principales se encuentran en buenas condiciones porque, en los últimos dos decenios, el Gobierno de Guyana ha llevado a cabo una rehabilitación progresiva de las vías y estructuras. Sin embargo, existen algunos tramos de la red vial que no han sido rehabilitadas y que requieren considerables trabajos de mantenimiento. Por otra parte, la congestión vehicular en algunos tramos de la red de carreteras principales se ha convertido en un inconveniente importante debido al aumento del parque automotor del país y la construcción de nuevos complejos habitacionales en los alrededores de Georgetown.
- 1.5 Crecimiento del parque automotor. El rápido crecimiento del parque automotor se tradujo en el registro de 43.000 vehículos adicionales en los siete últimos años; 20% del parque nacional de vehículos corresponde a transporte público y camiones que realizan hasta 30% de los viajes por las carreteras principales y urbanas. Estos factores han agravado la congestión de las carreteras principales para entrar y salir de la ciudad, así como al interior de la misma, dado que el tránsito debe cruzarla para desplazarse entre los corredores este y sur. Es en estos corredores de tránsito pesado donde además se registra el mayor número de accidentes vehiculares.
- 1.6 Seguridad vial. En 2007, Guyana alcanzó la tasa más alta de muertes por accidentes de tránsito de América Latina y el Caribe, calculada en 34,9 defunciones por cada 100.000 habitantes³. Más de 60% de las víctimas fueron peatones, ciclistas y pasajeros en vehículos de dos y tres ejes. A diferencia de otros países de la región, Guyana no cuenta con una estrategia nacional de seguridad vial que oriente sus esfuerzos por reducir los accidentes de tránsito, a lo cual se suman deficiencias institucionales y normativas. Además, el país carece de la capacidad necesaria para hacer cumplir las normas de tránsito y las inspecciones vehiculares, y no existen criterios definidos sobre seguridad vial que se apliquen en los proyectos viales. Por otra parte, aunque existe una entidad coordinadora (el Consejo Nacional de Seguridad Vial) que lleva a cabo campañas públicas de concientización y educación, sus recursos son muy limitados, por lo que sus acciones no alcanzan a cubrir la demanda actual.
- 1.7 Corredor Calle Sheriff-Avenida Mandela. Esta ruta es una importante arteria urbana que cruza Georgetown, la capital, para conectar la carretera principal East Coast Demerara con la carretera principal East Bank Demerara. Además, esta vía es el acceso principal a muchas zonas residenciales de Georgetown. La actividad comercial está en aumento en todo el corredor vial, lo cual ha creado una mezcla caótica de tráfico peatonal y vehicular. El volumen actual de tránsito en esta vía es superior a 20.000 vehículos diarios, y en las horas pico se registran 1.500 vehículos por hora (vph), cuando la capacidad de este tipo de carreteras es 1.320 vph; la

³ AEC-BID, Diagnóstico de la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe, agosto de 2009.

velocidad promedio de desplazamiento es menor a 30 km/h a lo largo de toda la carretera, con algunos tramos en los que el promedio desciende a solo 15 km/h. No existe infraestructura para el tráfico de peatones y bicicletas (es decir, no existen aceras ni vías para bicicletas), lo cual ocasiona un alto número de accidentes que generalmente afectan a peatones y ciclistas. Entre 2001 y 2007, hubo un total de 28 accidentes fatales en esta ruta de 7 kilómetros, lo que equivale a un promedio de cuatro muertes por año⁴.

- 1.8 El objetivo general del programa es mejorar la movilidad y la seguridad mediante la reducción de los costos de operación de los vehículos, la disminución del tiempo de traslado y las muertes por accidentes viales. Este objetivo se logrará a través de la renovación, el mejoramiento y la expansión de la red de carreteras. Los objetivos específicos son (i) rehabilitar, mejorar, ampliar y construir carreteras, calles, aceras y vías para bicicletas; (ii) mejorar la seguridad vial; (iii) fortalecer la capacidad institucional del organismo ejecutor; y (iv) dar mantenimiento a las carreteras.
- 1.9 **Contexto fiduciario del país.** A finales el 2007 se evaluaron los sistemas de gestión de las finanzas públicas de Guyana, combinando para ello el marco PEFA de medición del desempeño y metodología del CAD-OCDE para la evaluación de los sistemas de adquisiciones. En la evaluación se concluyó que los sistemas generales de planificación presupuestaria, contabilidad y presentación de informes de Guyana funcionan adecuadamente; que el IFMAS (el sistema de gestión financiera y contabilidad que utiliza el gobierno) opera ahora de forma coherente y confiable, lo que permite generar información actualizada sobre todos los elementos de la ejecución presupuestaria; y que la planificación presupuestaria y la presentación de informes se están llevando a cabo conforme a los principios de contabilidad patrimonial. Las principales deficiencias se observaron en los ámbitos de la supervisión de los organismos de derecho público, las adquisiciones públicas y la auditoría y el control internos. Para 2012 se ha previsto realizar una nueva evaluación fiduciaria integrada como complemento del exitoso proceso llevado a cabo en 2007. Esta nueva evaluación permitirá al gobierno medir su desempeño durante el período de la nueva estrategia. Se utilizarán recursos de cooperación técnica para ayudar al Gobierno de Guyana a mitigar estos factores institucionales y de gobernanza que incrementan el riesgo.
- 1.10 El PEFA resaltó que el gobierno había comenzado a fortalecer los controles internos y mejorar la calidad de la gestión de las finanzas públicas mediante la creación de los cargos de contralores financieros calificados en la mayoría de los ministerios. También se llevó a cabo una evaluación de la capacidad de la Oficina del Auditor General, en la que se concluyó que en la fase inicial, La Oficina del Auditor General será elegible para auditar todas las operaciones de cooperación técnica y de préstamo financiadas por el Banco que formen parte del inventario o que hayan sido recientemente aprobadas y se consideren de complejidad y riesgo bajos o medios. Como extensión de dicha evaluación, las operaciones en las cuales la Oficina del

⁴ Mott Mac Donald-Ministerio de Obras Públicas (Noviembre de 2011), Informe de análisis técnico del corredor Calle Sheriff – Avenida Mandela.

Auditor General se desempeñe como auditor externo se determinarán caso por caso, teniendo como prerrequisito la obtención de la no objeción del Banco.

- 1.11 Para este proyecto el Banco recomienda, en consonancia con su mandato de fortalecer y utilizar los sistemas nacionales, que la Unidad Ejecutora del Proyecto y la Oficina del Auditor General usen el sistema contable nacional, en el primer caso para la administración financiera del proyecto y en el segundo, para control externo (dependiendo de la disponibilidad y previa obtención por escrito de la no objeción del Banco), y de no ser posible o de convenirse otra cosa, recurrir a los servicios de una firma de contadores públicos independientes aceptable para el Banco.

II. CONTEXTO FIDUCIARIO DE LOS ORGANISMOS EJECUTORES

- 2.1 El prestatario será la República Cooperativa de Guyana, y el organismo ejecutor será el Ministerio de Obras Públicas, que se encargará de la ejecución del programa por medio de su Grupo de Servicios para Obras (WSG). Como parte de la tendencia a utilizar en Guyana los sistemas nacionales, este proyecto seguirá el éxito logrado en los préstamos LO-2215/BL-GY y LO-2454/BL-GY utilizando el Sistema Integrado de Gestión Financiera (IFMAS) —el sistema contable del gobierno— como programa informático de contabilidad y presentación de informes.
- 2.2 El WSG tiene amplia experiencia de trabajo con el Banco y cuenta con sólidos procedimientos de adquisiciones y control interno. El WSG deberá establecer y mantener controles y registros contables adecuados y preparar y presentar estados financieros anuales auditados por la Oficina del Auditor General de Guyana, o de convenirse con el Banco, por una firma de contadores independientes aceptable para el Banco. En vista de la importancia de esta tarea, el Ministerio de Obras Públicas debe cerciorarse de que se contrate a personal con experiencia en contabilidad o auditorías y adquisiciones.
- 2.3 El organismo ejecutor tendrá las siguientes responsabilidades en el marco de la ejecución del programa:
- 2.4 Adquisiciones: (a) llevar a cabo los procesos de adquisiciones de conformidad con las políticas y los procedimientos del Banco; (b) preparar todos los documentos de licitación requeridos para la contratación de empresas consultoras y contratistas para las obras civiles y obtener la aprobación del Banco; (c) dar seguimiento a las obras civiles y a los contratos de construcción por intermedio de empresas consultoras contratadas específicamente para tal fin.
- 2.5 Gestión financiera y contabilidad y control: (a) ejercer la gestión financiera de los recursos del programa, incluidos los controles internos y el registro de todos los procedimientos administrativos y contables que se requieran para la ejecución del programa de una manera que resulte satisfactoria y aceptable para el Banco; (b) llevar controles contables y financieros adecuados, así como sistemas apropiados de archivos y documentación para facilitar la verificación por parte del Banco y la firma de auditores externos; (c) preparar y presentar al Banco las solicitudes de desembolso y la correspondiente justificación de gastos.

- 2.6 Además, el organismo ejecutor mantendrá archivos separados para las operaciones del programa y permitirá el seguimiento financiero y contable de los recursos del Banco y de contrapartida local de acuerdo con los requisitos del Banco.

III. EVALUACIÓN DEL RIESGO FIDUCIARIO Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

- 3.1 No obstante lo señalado, se recomienda la adopción de algunas medidas de fortalecimiento institucional para mejorar la función de adquisiciones: contratación de un oficial subalterno de adquisiciones y programación de actividades de formación periódicas sobre las políticas del Banco en materia de adquisiciones; capacitación en las políticas y procedimientos operativos del BID y fortalecimiento de los procedimientos formales para la administración del proceso de auditoría externa.
- 3.2 Como se indicó en el párrafo anterior, se recomienda tomar las siguientes medidas de fortalecimiento institucional: (i) Como condición previa al primer desembolso de los recursos del préstamo, el organismo ejecutor debe demostrar que la sección de finanzas, contabilidad y adquisiciones del WSG cuenta con todo su personal, incluidos el contralor financiero y dos contadores, un oficial de adquisiciones y un oficial subalterno de adquisiciones.
- 3.3 Estas medidas deberían permitir la utilización eficaz y transparente de los recursos de la operación, al tiempo que mejoran y agilizan las capacidades administrativas, fiduciarias y de control permanentes de los organismos ejecutores, lo cual es de suprema importancia.

Riesgo	Nivel de riesgo	Medidas de mitigación
1. Falta de capacidad del WSG en materia de adquisiciones	Medio	Designación de un oficial subalterno de adquisiciones competente para que desempeñe funciones en el WSG y brinde apoyo al oficial de adquisiciones
2. Finanzas	Bajo	El personal ha sido fortalecido como resultado de préstamos anteriores; no obstante, con la ampliación de la cartera, es esencial mantener la capacitación

IV. CONDICIONES ESPECIALES DEL CONTRATO DE CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO

- 4.1 **Condiciones previas al primer desembolso:** (i) Como condición previa al primer desembolso de los recursos del préstamo, el organismo ejecutor debe demostrar que la sección de finanzas, contabilidad y adquisiciones cuenta con un contralor financiero y dos contadores, un oficial de adquisiciones y un oficial subalterno de adquisiciones, quienes permanecerán en el cumplimiento de sus funciones durante todo el período de desembolso del préstamo.
- 4.2 **Tipo de recursos para uso del organismo ejecutor:** El tipo de recursos que han de usarse se establece del siguiente modo: (i) Reembolso de gastos reales: tasa de cambio efectiva a la fecha en que se pague cada gasto, publicada por el Banco

- Central de Guyana; (ii) Presentación de cuentas (adelanto de fondos): tasa de cambio efectiva utilizada en la conversión de la moneda de la operación a la moneda local; (iii) Desembolsos en monedas alternativas al dólar estadounidense o la moneda local: desembolsos en otra moneda distinta del dólar estadounidense y el dólar guyanés: en los casos de pago directo y reembolso de carta de crédito en garantía, el equivalente de la moneda de la operación se fijará de acuerdo con el monto desembolsado efectivamente por el BID.
- 4.3 **Registros, inspecciones e informes:** Todos los registros y archivos serán mantenidos por los organismos ejecutores con arreglo a prácticas óptimas aceptadas y se conservarán por un plazo de hasta tres (3) años después de haber concluido el período de ejecución de la operación.
- 4.4 **Aplicación de las políticas de adquisición de bienes y contratación de obras y servicios distintos de los de consultoría:** Para las políticas aplicables de adquisición de bienes y contratación de obras y servicios distintos de los de consultoría, véase el documento “Políticas para la adquisición de bienes y obras financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo” (documento GN-2349-9).
- 4.5 **Aplicación de las políticas para la selección de servicios de consultoría:** Para las políticas aplicables de selección de consultores, véase el documento “Políticas para la selección y contratación de consultores financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo” (documento GN-2350-9).
- 4.6 **Métodos y umbrales aplicables a la adquisición de obras y la contratación de bienes, servicios de consultoría y otros servicios:** Se aplicará el cuadro de umbrales del BID para Guyana.
- 4.7 **Acuerdos especiales en materia de adquisiciones:** Ninguno.
- 4.8 **Uso de sistemas electrónicos en línea para la publicación y gestión de los planes de adquisiciones:** La publicación y la actualización del plan de adquisiciones se harán usando el sistema electrónico en línea SEPA (Sistema de Ejecución de Planes de Adquisiciones), introducido en Guyana en 2010. Se prevé que el organismo ejecutor utilice el programa SEPA para administrar sus actividades de adquisiciones. Asimismo, como parte de la modernización del régimen nacional de adquisiciones, financiada por el BID, el Gobierno de Guyana tiene previsto desarrollar un portal de publicación en línea de avisos de adquisiciones, en el que también podrán publicarse los procesos de adquisiciones que no alcancen los umbrales para la licitación pública nacional.
- 4.9 **Uso de documentos nacionales o de otro tipo distintos de los documentos estándar del Banco para la licitación pública:** Ninguno.
- 4.10 **Informes y estados financieros, auditados o no:** (i) Se incluirán informes financieros semestrales en el informe de avance semestral que el WSG presentará al Banco; (ii) dentro de los 120 días siguientes al fin de cada ejercicio fiscal se presentarán al Banco estados financieros anuales auditados del proyecto, a partir del ejercicio en que se desembolsen los primeros gastos del proyecto. El informe de auditoría estará a cargo del Auditor General de Guyana o de una empresa de contadores públicos independientes aceptable para el Banco.

V. GESTIÓN FINANCIERA

- 5.1 **Programación y presupuesto:** El prestatario se ha comprometido a asignar, para cada ejercicio fiscal durante la ejecución del proyecto, un margen fiscal suficiente para asegurar la ejecución sin trabas del proyecto según lo establecido en instrumentos operativos normales como el plan operativo anual y el plan de adquisiciones.
- 5.2 **Sistemas contables y de información:** El WSG utilizará el sistema IFMAS para la contabilidad del proyecto, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera y, cuando proceda, las Normas Internacionales de Contabilidad para el Sector Público. El WSG presentará al Banco información adicional sobre la aplicación práctica del sistema IFMAS o sobre el programa informático contable adquirido. Está previsto que los sistemas contables faciliten el registro y la clasificación de todas las transacciones financieras, y ofrezcan información relacionada con la ejecución financiera programada y real del proyecto, el plan de ejecución financiera para los seis meses siguientes que se adjuntará a cada solicitud de adelanto de fondos, los estados financieros anuales, los informes de desempeño y cualesquiera otros informes financieros o de otra índole, auditados o no, que pueda requerir ocasionalmente el Banco.
- 5.3 **Desembolsos y flujo de efectivo:** El Banco llevará una contabilidad separada de los adelantos de fondos para cada organismo ejecutor en el Sistema de Administración de Préstamos y Cooperaciones Técnicas en Web (WLMS), como de preferencia lo indicara el WSG en las conversaciones iniciales.
- 5.4 Cada vez que se soliciten recursos del financiamiento mediante un adelanto de fondos, dichos recursos se depositarán en una Cuenta Especial denominada en dólares estadounidenses abierta exclusivamente para el proyecto en el Banco Central de Guyana, o en un banco comercial aceptable para el Banco.
- 5.5 Cuando se requiera, los recursos de esta Cuenta Especial se transferirán a otra cuenta bancaria en un banco comercial, denominada en dólares guyaneses, para ser utilizados en pagos o gastos en moneda local.
- 5.6 Los organismos ejecutores se comprometen a mantener un estricto control sobre el uso del adelanto que permita fácilmente la verificación y conciliación de saldos entre los registros de los organismos ejecutores y los registros del BID (WLMS1).
- 5.7 Los gastos elegibles autorizados por el jefe del equipo de proyecto o coordinador y realizados previamente a la aprobación de este proyecto se reembolsarán al prestatario de acuerdo con la política del Banco en vigor.
- 5.8 Se aportará una justificación adecuada del saldo actual del adelanto de fondos en todos los casos en que se haya gastado el 80% de dicho saldo. Normalmente, los adelantos cubrirán un período no mayor de 180 días y no menor de 90 días.
- 5.9 Para solicitar desembolsos del Banco, el organismo ejecutor deberá presentar los siguientes formularios y documentos justificativos:

Tipo de desembolso	Formularios requeridos	Formularios opcionales/información que puede solicitar el BID
Adelanto	Solicitud de desembolso/Plan financiero	Lista de compromisos Informes de avances materiales o financieros
Reembolso de pagos efectuados	Solicitud de desembolso/Estado de ejecución del proyecto/Estado de gastos	Lista de compromisos Informes de avances materiales o financieros
Pago directo al proveedor	Solicitud de desembolso/Documentación justificativa aceptable	Lista de compromisos Informes de avances materiales o financieros

- 5.10 En términos generales, la documentación justificativa para los adelantos y el reembolso de pagos efectuados se mantendrá en las oficinas del organismo ejecutor. La documentación justificativa para realizar pagos directos se enviará al Banco para su tramitación. El Banco podrá examinar con posterioridad los documentos justificativos de desembolsos. Dicho examen no supone una aprobación global, a partir de las muestras examinadas, de todo el conjunto de los gastos.
- 5.11 **Control interno y auditoría interna:** La gerencia del proyecto será responsable de diseñar e implantar un sistema robusto de control interno para el proyecto.
- 5.12 **Control externo e informes:** Para cada ejercicio fiscal durante la ejecución del proyecto, el WSG deberá producir informes financieros semestrales sobre el proyecto y estados financieros anuales auditados. El WSG presentará los estados financieros combinados y se encargará de contratar y gestionar la auditoría. La auditoría estará a cargo del Auditor General de Guyana o de una firma de contadores públicos independientes aceptables para el Banco.
- 5.13 **Plan de supervisión financiera:** La supervisión financiera se hará sobre la base de la evaluación inicial y las evaluaciones posteriores de riesgo realizadas para el proyecto. Anualmente se llevarán a cabo visitas de inspección contable e institucional que cubrirán los siguientes aspectos: (a) examen de la conciliación y la documentación de soporte para adelantos y justificaciones; (b) observancia de los procedimientos; (c) verificación del cumplimiento de los criterios crediticios, y (d) revisión ex post de los desembolsos.
- 5.14 **Mecanismo de ejecución:** El WSG será el organismo ejecutor y llevará cuentas separadas de los adelantos de fondos.
- 5.15 **El WSG** tendrá las siguientes responsabilidades: (i) elaborar los informes requeridos sobre el proyecto; (ii) dar seguimiento al logro de productos, efectos y resultados valiéndose de los indicadores establecidos; (iii) preparar y presentar al Banco las solicitudes de desembolso y la respectiva justificación de gastos; (iv) preparar los

gastos financieros anuales del programa; (v) velar por el cumplimiento de todos los aspectos del Manual de Operaciones, y (vi) mantener un sistema adecuado de archivo de la documentación.

VI. CONDICIONES ESPECIALES DEL CONTRATO DE CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO PARA LAS ADQUISICIONES Y CONTRATACIONES

- 6.1 **Aplicación de las políticas de adquisición de bienes y contratación de obras y servicios distintos de los de consultoría:** Para las políticas aplicables de adquisiciones de bienes y contratación de obras y servicios distintos de los de consultoría, véase el documento “Políticas para la adquisición de bienes y obras financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo” (documento GN-2349-9).
- 6.2 **Aplicación de las políticas para la selección de servicios de consultoría:** Para las políticas aplicables de selección de consultores, véase el documento “Políticas para la selección y contratación de consultores financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo” (documento GN-2350-9).
- 6.3 **Métodos y umbrales aplicables a la adquisición de obras y la contratación de bienes, servicios de consultoría y otros servicios:** Se aplicará el cuadro de umbrales del BID para Guyana (véase el párrafo 7.13).
- 6.4 **Acuerdos especiales en materia de adquisiciones:** Véanse los párrafos siguientes.
- 6.5 **Uso de sistemas electrónicos en línea para la publicación y gestión de los planes de adquisiciones:** La publicación y la actualización del plan de adquisiciones se harán usando el sistema electrónico en línea SEPA (Sistema de Ejecución de Planes de Adquisiciones), introducido en 2010. Se prevé que el organismo ejecutor utilice el programa SEPA para administrar sus actividades de adquisiciones. Asimismo, como parte de la modernización del régimen nacional de adquisiciones, financiada por el BID, el Gobierno de Guyana tiene previsto desarrollar un portal de publicación en línea de avisos de adquisiciones, en el que también podrán publicarse los procesos de adquisiciones que no alcancen los umbrales para la licitación pública nacional.

VII. REQUISITOS Y ACUERDOS PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ADQUISICIONES Y LAS CONTRATACIONES

- 7.1 **Ejecución de las adquisiciones y contrataciones:** Las adquisiciones y contrataciones para el proyecto que se propone se harán de conformidad con las políticas para la adquisición de bienes y obras financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2349-9) de marzo de 2011, y las políticas para la selección y contratación de consultores financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2350-9) de marzo de 2011, y con las disposiciones establecidas en el contrato del Fondo de Inversión Guyana REDD+/financiamiento no reembolsable y este plan de adquisiciones. Adicionalmente, para todos los proyectos, el prestatario deberá preparar y presentar al Banco un borrador del Aviso General de Adquisiciones.
- 7.2 **Adquisición de bienes y contratación de obras y servicios distintos de los de consultoría:** En el Anexo III se resume el plan de adquisiciones para el programa, el

- cual abarca la duración de la ejecución del proyecto e indica el procedimiento que ha de seguirse para la adquisición de bienes y la contratación de obras o servicios distintos de los de consultoría. La responsabilidad de examinar las especificaciones técnicas en todos los casos durante el proceso de selección recae en el especialista sectorial de la operación.
- 7.3 **Adquisición de sistemas de tecnología de la información:** Ninguna.
- 7.4 **Contratación de servicios de consultoría:** En el Anexo III se resume el plan de adquisiciones para la operación, el cual abarca la duración de la ejecución del proyecto e indica el procedimiento que ha de seguirse para la contratación de servicios de consultoría, junto con el método de selección de consultores. El prestatario es responsable de la preparación y ejecución del proyecto, y por tanto de la preparación de los términos de referencia, la elaboración de listas abreviadas, la selección de los consultores y la adjudicación y posterior administración del contrato.
- 7.5 **Contratación directa:** Esta modalidad sólo ha de usarse en circunstancias excepcionales y requiere de la no objeción del Banco a la respectiva justificación.
- 7.6 **Selección de consultores individuales:** Se emplea a consultores individuales para servicios en los que (a) no se necesitan equipos de personal, (b) no se necesita apoyo profesional adicional externo (de la oficina central), y (c) la experiencia y las calificaciones de la persona son el requisito primordial. La selección de consultores individuales se hace tomando en cuenta sus calificaciones para realizar el trabajo. No se requiere publicación, y los consultores no precisan presentar propuestas. En el proceso de selección se compararán las calificaciones de por lo menos tres candidatos entre quienes hayan expresado interés en el trabajo, o bien hayan sido contactados directamente por el prestatario. Los consultores individuales pueden ser seleccionados directamente siempre que se justifique en casos excepcionales. Esto se hará de acuerdo con lo dispuesto en los párrafos 5.1-5.4 de la Sección V (Selección de consultores individuales) del documento GN-2350-9.
- 7.7 **Capacitación:** En el plan detallado de adquisiciones se indica a qué servicios de consultoría se aplican las actividades y talleres de capacitación. Según el documento GN-2350-9, si los servicios asignados incluyen un componente importante de capacitación o transferencia de conocimientos al personal del prestatario o a consultores nacionales, en los términos de referencia se deben indicar los objetivos, la naturaleza, el alcance y las metas del programa de capacitación, lo que incluye detalles sobre los instructores y los funcionarios que recibirán capacitación, los conocimientos que se han de transferir, el plazo, y los arreglos sobre supervisión y evaluación. El costo del programa de capacitación se debe incluir en el contrato del consultor y en el presupuesto de los servicios asignados.
- 7.8 **Gastos recurrentes:** Incluyen el pago de servicios públicos y otros gastos operativos de la Unidad Ejecutora del Programa, si los hubiere.
- 7.9 **Contratación anticipada/financiamiento retroactivo:** En el párrafo 1.9 de las políticas sobre adquisiciones y contrataciones se prevén el financiamiento retroactivo y la contratación anticipada en casos en que los procedimientos de

contratación, incluidos los anuncios, estén en conformidad con dichas políticas, de tal manera que los contratos eventuales sean elegibles para el financiamiento del Banco. El Banco examinará el proceso utilizado por el prestatario. El prestatario realiza la contratación anticipada a su propio riesgo, y el acuerdo del Banco respecto a los procedimientos, la documentación o la propuesta de adjudicación no lo compromete a otorgar un Fondo de Inversión Guyana REDD+/financiamiento no reembolsable para el proyecto de que se trate. Si el contrato se firma, el reembolso por el Banco de cualesquiera pagos hechos por el prestatario en virtud del acuerdo celebrado antes de la firma del Contrato de Préstamo se conoce como financiamiento retroactivo, y sólo está permitido dentro de los límites especificados en el Fondo de Inversión Guyana REDD+/financiamiento no reembolsable.

- 7.10 **Preferencia nacional:** La determinación de la conveniencia y necesidad de aplicar la preferencia nacional en la evaluación de las propuestas deberá guiarse por el Apéndice 2 del documento GN-2349-9, párrafos 1 a 6.
- 7.11 **Otros requisitos:** Uso de documentos nacionales o de otro tipo distintos a los documentos estándar del Banco para la licitación pública: Ninguno.
- 7.12 **Plan de adquisiciones y supervisión:** En el Anexo III se resume el plan de adquisiciones para la operación, el cual abarca la duración de la ejecución del proyecto e indica los procedimientos que han de seguirse para la adquisición de bienes, la contratación de obras o servicios y el método de selección de consultores para cada contrato o grupo de contratos. Asimismo, indica los casos en que se requiere la precalificación, el costo estimativo de cada contrato o grupo de contratos, y el requisito de revisión ex ante o ex post por el Banco. El plan de adquisiciones se actualizará cada año, o siempre que sea necesario o así lo requiera el Banco.

Principales actividades de adquisición

Actividad	Método de adquisición	Fecha aproximada	Monto calculado en dólares estadounidenses
Obras			
Construcción del corredor Calle Sheriff – Avenida Mandela	LPI	Oct. 2012	1.800.000
Sistema de Gestión del Mantenimiento Rutinario de la carretera East Coast Demerara	LPN	Ene. 2014	500.000
Sistema de Gestión del Mantenimiento Rutinario de la carretera West Coast Demerara	LPN	Ene. 2014	500.000
Sistema de Gestión del Mantenimiento Rutinario de la carretera West Bank Demerara	LPN	Ene. 2014	500.000
Sistema de Gestión del Mantenimiento Rutinario de la carretera Soesdyke – Linden	LPN	Ene. 2014	500.000

Empresas			
Servicios de supervisión de la construcción del corredor Calle Sheriff – Avenida Mandela	SBCC	Oct. 2012	1.800.000
Estudios de factibilidad y diseño	SBCC	Nov. 2012	1.700.000
Estudio de diagnóstico de la seguridad vial	SBCC	Oct. 2012	250.000
Transporte urbano sostenible	SBCC	Ene. 2013	800.000
Campaña de seguridad vial	SBCC	Oct. 2013	200.000
Bienes			
Programas y equipos informáticos	LPN	Ene. 2013	100.000
Equipos técnicos	LPN	Ene. 2013	100.000

7.13 **Umbral para el país:** Véase el cuadro (miles de dólares estadounidenses)
www.iadb.org/procurement⁵

Obras			Bienes			Servicios de consultoría	
Licitación pública internacional	Licitación pública nacional	Comparación de precios	Licitación pública internacional	Licitación pública nacional	Comparación de precios	Licitación pública internacional	Listas cortas exclusivamente para nacionales
≥ 1.000	100 – 1.000	<100	≥100	25 - 100	<25	>100	<100

⁵ Los montos para la revisión ex post y ex ante se aplican tomando en cuenta la capacidad del organismo ejecutor y la complejidad del proceso de adquisiciones. El Banco puede ajustar dichos montos, conforme aumente esa capacidad y/o varíe la complejidad de las adquisiciones y contrataciones.