

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

SURINAME

APOYO AL SECTOR DE TRANSPORTE AÉREO EN SURINAME

(SU-L1071)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por Raphaël Dewez, jefe de equipo; Pablo Guerrero, jefe de equipo suplente; Christopher Persaud, Esteban Diez, Lucía García-Iturri, Chefiek Madhar, Emilia Monteiro y Seungyeon Kim (INE/TSP); Anaitee Mills (CSD/CCS); Diana Sandoval (INE/INE); Santiago Bucaram (CSD/RND); Cynthia Hobbs (SCL/EDU); Ian Ho-A-Shu (SCL/SPH); Adam Mehl (CSD/ACU) y Veronica Tejerina (ACU/CBO); Horacio Mendoza (LEG/SGO); Edoardo Brovero, María Burbano y Roberto Leal (VPS/ESG); Natalie Bethel (CCB/CBH); Moreno Jackson (CCB/CSU); Cleide Berlanda y Veerle Combee (VPC/FMP); y Nadin Medellín (SCL/GDI).

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

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO

I.	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y SEGUIMIENTO DE RESULTADOS.....	3
	A. Antecedentes, problema abordado y justificación	3
	B. Objetivo, componentes y costos	18
	C. Indicadores de resultados clave	22
II.	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y RIESGOS PRINCIPALES.....	24
	A. Instrumentos financieros	24
	B. Riesgos para las salvaguardias ambientales y sociales	25
	C. Riesgo fiduciario	27
	D. Otros riesgos y cuestiones clave	27
III.	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....	28
	A. Resumen del plan de implementación.....	28
	B. Resumen del plan de seguimiento de los resultados.....	31

ANEXOS	
Anexo I	Resumen de la Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM)
Anexo II	Matriz de Resultados
Anexo III	Acuerdos Fiduciarios

ENLACES
REQUERIDOS:
1. Plan de ejecución plurianual/Plan operativo anual
2. Plan de seguimiento y evaluación
3. Resumen de la revisión ambiental y social
4. Plan de adquisiciones
OPCIONALES:
1. Análisis económico
2. Estrategia de mejora del sistema de aviación civil de Suriname
3. Estrategia propuesta para el establecimiento de una Dirección Independiente de Investigación de Accidentes Aéreos en Suriname
4. Medidas de mantenimiento y reparación necesarias en las pistas de aterrizaje rurales (<i>grasshopper</i>)
5. Mercado del transporte aéreo nacional de Suriname
6. Mercado del transporte aéreo nacional de Suriname - Análisis de datos de Kwamalasamutu
7. Análisis transversal de género para el transporte aéreo nacional de Suriname
8. Anexo sobre género y diversidad
9. Teoría del cambio
10. Manual operativo del programa
11. Anexo sobre sostenibilidad y cambio climático

SIGLAS Y ABREVIATURAS

AIA	Dirección de Investigación de Accidentes Aéreos
CADSUR	Departamento de Aviación Civil de Suriname
CASAS	Dirección de Seguridad de la Aviación Civil de Suriname
IATA	Asociación Internacional de Transporte Aéreo
LVT	Departamento de Aeródromos
MTCT	Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
PBM	Aeropuerto Internacional Johan Adolf Pengel
SMSM	aeródromo de Kwamalasamutu
SMZO	aeródromo Zorg En Hoop

RESUMEN DEL PROYECTO

SURINAME APOYO AL SECTOR DE TRANSPORTE AÉREO EN SURINAME (SU-L1071)

Términos y condiciones financieros				
Prestatario			Facilidad de Financiamiento Flexible^(a)	
República de Suriname			Plazo de amortización:	23,5 años
Organismo ejecutor			Período de desembolso:	6 años
Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo (MTCT)			Período de gracia:	7 años ^(b)
Fuente	Monto (US\$)	%	Tasa de interés:	Basada en la SOFR
BID (Capital Ordinario):	25.000.000	100	Comisión de crédito:	(c)
Total:	25.000.000	100	Comisión de inspección y vigilancia:	(c)
			Vida promedio ponderada:	15,25 años
			Moneda de aprobación:	Dólar estadounidense
Esquema del proyecto				
Objetivo del proyecto: El objetivo general del programa es contribuir al establecimiento de un sector de transporte aéreo seguro y conectado en Suriname. Los objetivos específicos son (i) mejorar el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad y protección de la aviación civil y (ii) aumentar la calidad y resiliencia de la infraestructura del transporte aéreo.				
Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso: (i) creación de la unidad de ejecución del proyecto en el organismo ejecutor y contratación de su personal clave, incluidos el coordinador del proyecto, un especialista en adquisiciones y un especialista en gestión financiera, de conformidad con los términos de referencia previamente acordados entre el organismo ejecutor y el Banco y (ii) aprobación y entrada en vigor del manual operativo del programa, conforme a los términos y condiciones previamente acordados entre el organismo ejecutor y el Banco (párrafo 3.6).				
Condiciones contractuales especiales de ejecución: Antes del inicio de las actividades del programa contempladas en el Componente 2, el prestatario, directamente o por conducto del organismo ejecutor, deberá presentar pruebas, a satisfacción del Banco, de (i) la contratación de una empresa especializada en el sector de transporte aéreo para que respalde al organismo ejecutor y a la unidad de ejecución del proyecto durante la ejecución del programa; (ii) la aprobación de la actualización de la norma 014 del Reglamento de Aviación Civil de Suriname ¹ ; y (iii) la asignación de un presupuesto por parte del Gobierno de Suriname para garantizar el financiamiento y el funcionamiento sostenibles de la nueva Dirección de Investigación de Accidentes Aéreos. Antes del inicio de las actividades del programa contempladas en el Componente 3, el prestatario, directamente o por conducto del organismo ejecutor, deberá presentar pruebas, a satisfacción del Banco, de (i) el restablecimiento del control de acceso de seguridad al aeródromo Zorg En Hoop (SMZO) en Paramaribo y (ii) la puesta en marcha de un sistema de gestión de la seguridad para SMZO (párrafo 3.7). En el Anexo B del resumen de la revisión ambiental y social figuran otras condiciones contractuales especiales.				
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna.				

¹ Reglamento de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (OACI).

Alineación estratégica							
Objetivos^(d):	O1 <input checked="" type="checkbox"/>		O2 <input checked="" type="checkbox"/>			O3 <input checked="" type="checkbox"/>	
Ámbitos de enfoque operativo:^(e)	EO1 <input type="checkbox"/>	EO2-G <input checked="" type="checkbox"/> EO2-D <input checked="" type="checkbox"/>	EO3 <input checked="" type="checkbox"/>	EO4 <input type="checkbox"/>	EO5 <input type="checkbox"/>	EO6 <input checked="" type="checkbox"/>	EO7 <input checked="" type="checkbox"/>

- (a) En virtud de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FN-655-1), el prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones al calendario de amortización, así como conversiones de moneda, tasas de interés, productos básicos y protección contra catástrofes. Al considerar esas solicitudes, el Banco tendrá en cuenta factores de carácter operativo y de gestión de riesgos.
- (b) En virtud de las opciones de amortización flexible de la Facilidad de Financiamiento Flexible, se puede modificar el período de gracia a condición de que no se excedan la vida promedio ponderada original y la fecha de amortización final indicadas en el acuerdo de préstamo.
- (c) 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 políticas correspondientes.
- (d) O1 (reducir la pobreza y la desigualdad); O2 (abordar el cambio climático); y O3 (impulsar el crecimiento regional sostenible).
- (e) EO1 (biodiversidad, capital natural y acción por el clima); EO2-G (igualdad de género); EO2-D (inclusión de grupos de población diversos); EO3 (capacidad institucional, Estado de derecho y seguridad ciudadana); EO4 (protección social y desarrollo del capital humano); EO5 (desarrollo productivo e innovación por medio del sector privado); EO6 (infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva); y EO7 (integración regional).

I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y SEGUIMIENTO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, problema abordado y justificación

- 1.1 **Transporte aéreo en Suriname.** El transporte aéreo es el modo de transporte más importante para las comunidades remotas de Suriname, habida cuenta de que sirve como enlace principal para la conectividad y la accesibilidad a estas regiones rurales aisladas. Suriname, con una economía pequeña, abierta y basada en los productos básicos, es un país de la región amazónica vulnerable a conmociones externas y desastres naturales. Con una superficie de 164.000 km² y alrededor de 623.000 habitantes, el 93% de la población e infraestructura del país se concentra en la zona metropolitana de Paramaribo y a lo largo de la costa atlántica, por lo que las comunidades rurales aisladas del interior² tienen poco acceso a servicios de atención médica, alimentos y servicios básicos (párrafo 1.15). Gran parte de las zonas rurales más alejadas de la costa solo son accesibles por barco o avión, lo que exacerba la brecha de desarrollo entre las regiones del interior del país y la capital. En el interior habitan comunidades remotas que en un 99% se identifican como cimarrones³ (afrodescendientes) o amerindios (indígenas). Al conectar a las comunidades y habilitar la circulación de personas y recursos, el transporte aéreo desempeña un papel polifacético a la hora de facilitar el acceso a servicios básicos como salud, educación⁴, empleo y bienes esenciales⁵.
- 1.2 **El transporte aéreo desempeña un papel fundamental en la integración regional y nacional, ya que facilita el crecimiento económico, el desarrollo del sector privado, la conectividad⁶ y la cohesión social⁷.** En Suriname, el sector del transporte aéreo internacional se concentra en el aeropuerto internacional Johan Adolf Pengel, al que llegan vuelos procedentes de destinos internacionales del Caribe, América del Norte y del Sur y Europa. Se prevé que este sector crezca debido a la actividad económica derivada de los recientes

² Según la última encuesta de condiciones de vida de Suriname (2022), las comunidades del interior del país rodeadas por la selva amazónica presentan niveles elevados de pobreza, una mayor inseguridad alimentaria e indicadores de educación, trabajo y salud más limitados respecto de las regiones costeras y de la zona metropolitana de Paramaribo; además, la pobreza multidimensional en el interior afecta al 59% de la población, mientras que la pobreza de consumo impacta al 38%. Las brechas en educación en cuanto a asistencia escolar en el interior comienzan en la escuela secundaria, donde la tasa neta de asistencia es del 46%, en comparación con el 72% en el resto del país.

³ Si bien la mayor parte de la población del interior se identifica como cimarrona, no será posible proponer medidas directas para esta población, ya que la zona de intervención del proyecto no abarca áreas donde habiten estas comunidades.

⁴ Un estudio de 2019 titulado *Barriers to Learning in Communities in the Interior* pone de relieve el desafío de atender la demanda de educación en el interior, donde los educadores enfrentan dificultades de acceso a las comunidades, baja densidad demográfica y mayores barreras culturales.

⁵ El transporte aéreo mejora la conectividad, especialmente en regiones remotas donde otros modos de transporte pueden ser menos viables. [Conectividad aérea en regiones remotas: un análisis crítico de las políticas públicas de transporte aéreo esencial existentes en el mundo](#) (Universidad de Barcelona, BID).

⁶ La conectividad mundial aumentó en un 140% gracias a la ampliación de los aeropuertos. [How air transport connects the world](#) (Foro Económico Mundial).

⁷ La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) hace hincapié en que la aviación brinda una red de transporte mundial esencial para los negocios y el turismo, especialmente en los países en desarrollo. [The economic and social benefits of air transport](#) (OACI).

descubrimientos de petróleo⁸. El sector estima que los viajes por avión habrán de aumentar en Suriname de 307.000 en 2023 a 499.000 en 2033, con un incremento anual del volumen de tráfico del 4,7%, porcentaje mayor que el del crecimiento del PIB y de la población. La cifra total de pasajeros internacionales llegará a los 702.000 para 2043⁹. Un ejemplo diciente es el del vecino país de Guyana, que registró un incremento del 82% en el movimiento de pasajeros en 2022, impulsado por la ampliación del transporte aéreo ofrecido por las aerolíneas actuales, el ingreso de nuevas compañías aéreas e iniciativas del gobierno dirigidas a mejorar el sector de la aviación y su infraestructura, con énfasis en la seguridad (párrafo 1.33).

- 1.3 En lo que hace a la demanda de aeronaves, la flota de la región aumentará de 1.640 aviones en 2023 a 3.025 en 2043, gracias al incremento de los vuelos de larga distancia. Prácticamente se triplicará el tráfico entre Sudamérica y Europa, que es el mayor flujo interregional, a medida que las alianzas y asociaciones eleven la conectividad y los niveles de servicio. El crecimiento previsto de las aerolíneas de bajo costo colocará a la región en el cuartil superior en cuanto a inversiones digitales en respaldo de objetivos de eficiencias en las operaciones (párrafo 1.33). Se pronostica que el tráfico entre América del Norte y América del Sur llegue a ser hasta tres veces más alto, a medida que el transporte aéreo se vuelva más costeable gracias al aumento de los ingresos. En lo referente a la demanda de carga, la evolución del comercio, fruto de factores tales como la globalización, el comercio electrónico y el mayor número de acuerdos comerciales, se traducirá en un aumento significativo de las importaciones en países del Caribe. En un principio, el mayor volumen de carga previsto tendrá cabida en la bodega de los aviones de pasajeros, pero en los próximos 20 años se espera que la flota de las aeronaves de carga se eleve en un 30%.
- 1.4 Sin embargo, en la actualidad el país registra uno de los índices más bajos de conectividad¹⁰ de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) debido al número limitado de vuelos internacionales directos desde y hacia Suriname (párrafo 1.2), pues los viajeros muchas veces transitan por otros países, lo que implica un incremento del tiempo y los costos de viaje¹¹. La importancia del transporte aéreo para el desarrollo económico y del sector privado¹², y para la integración de los mercados, en particular, es ampliamente reconocida, además de su gran contribución al turismo, que es una parte integral del panorama

⁸ El 1 de octubre, [el Gobierno de Suriname anunció una decisión final de inversión](#) para el desarrollo de Gran Morgu, que abarca el descubrimiento de petróleo en los yacimientos de Sapakara y Krabdagu, con una inversión total de US\$10.500 millones e importantes inversiones en contenido local y creación de empleo, así como contribuciones al desarrollo de la economía de Suriname.

⁹ [Airbus](#) y [Boeing](#).

¹⁰ La [IATA](#) elaboró un indicador de conectividad para medir el grado de integración de un país en la red mundial de transporte aéreo. Es una medida compuesta que refleja el número y la importancia económica de los destinos atendidos desde los principales aeropuertos de un país y el número de conexiones de continuación disponibles desde cada destino. La clasificación más reciente disponible del indicador de conectividad está basada en el número de asientos disponibles por año para cada destino entre 2014 y 2019; Suriname se ubica en la posición 153 de 219.

¹¹ Los cielos más abiertos aumentan la frecuencia de los vuelos y abaratan las tarifas aéreas, lo que a su vez incrementa el número de pasajeros y el tráfico de carga. [The economic and social benefits of air transport](#) (OACI, 2011).

¹² [El transporte de carga aérea en América Latina y el Caribe](#) (BID, 2022).

económico del Caribe¹³. El rápido crecimiento del sector del transporte aéreo de América Latina podría constituir una oportunidad para que el Caribe desarrolle una conectividad más robusta (párrafo 1.27), especialmente con América del Sur, para aumentar el turismo procedente de esta región¹⁴.

- 1.5 El efecto del transporte aéreo sobre el bienestar económico depende de la estructura competitiva del sector, definida en función de la interacción de cuatro factores, a saber: legislación, reglamentación y marco institucional actualizados (párrafo 1.6); eficiencia del control del tráfico aéreo y de los servicios de espacio aéreo (párrafos 1.7 a 1.11) competitividad del sector aéreo (párrafo 1.11); y estructura de los servicios aeroportuarios, que incluye la infraestructura y las tarifas (párrafos 1.11 a 1.15).
- 1.6 **El marco normativo de la aviación civil de Suriname data de antes de la independencia del país y se funda en un decreto de 1935.** El Decreto de Aviación se centra en la seguridad pública y el orden público para las operaciones de vuelo. Este decreto dispone sobre el registro y la bandera de las aeronaves, los certificados de aeronavegabilidad y competencia, los requisitos para las aeronaves operadas internacionalmente, los aeropuertos, las aerolíneas y las infracciones en el ámbito de la aviación. Sin embargo, el decreto no comprende las principales normas internacionales estándar (párrafo 1.7) como la seguridad de la aviación, la operación de aeronaves, la búsqueda y el salvamento, la investigación de accidentes (párrafo 1.10), la zonificación aeroportuaria y la competencia ministerial pertinente (párrafo 1.11). La Ley de Seguridad y Protección de la Aviación Civil de Suriname, de 2002, tenía por objeto actualizar las disposiciones jurídicas y los arreglos institucionales que rigen la aviación civil; sin embargo, no reemplazó el decreto y persisten las deficiencias en cuanto al marco institucional y jurídico, el control del tráfico aéreo, la protección del medio ambiente y la gestión de la infraestructura aeroportuaria (párrafo 1.29).
- 1.7 **El control del tráfico aéreo y los servicios de espacio aéreo en todo el mundo se rigen por las normas de aviación civil internacional.** La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) establece las normas y procedimientos para la aviación civil internacional. Al momento consta de 19 anexos con más de 12.000 normas y prácticas recomendadas que abarcan todos los aspectos del sector, como seguridad, capacidad y eficiencia; protección y facilitación, desarrollo económico e impacto ambiental. Las normas de aviación civil internacional son fundamentales para la conectividad aérea, habida cuenta de que promueven el desarrollo sostenible, tanto directamente, mediante los incentivos a la inversión en la modernización de la infraestructura y en recursos humanos, como indirectamente, mediante la promoción del aumento del tráfico aéreo que a su vez estimula a las industrias locales. Además, estas contribuciones al desarrollo socioeconómico están alineadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, al apoyar 13 de los 17 objetivos, lo que demuestra la función esencial de la aviación en el progreso socioeconómico¹⁵. Por otro lado, la optimización de la gestión del tráfico aéreo y los procedimientos operativos se

¹³ [Free and Nondiscriminatory Access to Airports](#) (BID, 2003).

¹⁴ [Air Transport Sector in the Caribbean Region](#) (BID, 2015).

¹⁵ 39.º periodo de sesiones de la Asamblea General de la Organización Internacional de Normalización. [Contribución del ex secretario general de la OACI.](#)

cuentan entre los elementos principales encaminados a evitar las emisiones en el transporte aéreo¹⁶.

- 1.8 La OACI realizó en 2009¹⁷ el último Programa Universal de Auditoría de Vigilancia de la Seguridad Operacional¹⁸ en Suriname (cuyos resultados se publicaron en 2012), en el que se detectaron deficiencias en la aplicación eficaz de la legislación (párrafo 1.6), la organización (párrafos 1.6 a 1.11), los servicios de navegación aérea (párrafo 1.11), la investigación de accidentes (párrafo 1.10) y los aeródromos¹⁹ (párrafo 1.15). En cuanto a la infraestructura del transporte aéreo, la auditoría comprobó que el país carece de conocimientos especializados, recursos financieros y humanos adecuados para asegurar una operación y mantenimiento eficientes y sostenibles, y también que registra bajos niveles de gasto en materia de seguridad operativa (párrafo 1.14).
- 1.9 **Suriname cuenta con poca capacidad para coordinar acciones eficazmente con las partes interesadas y con los Estados miembros de CARICOM en cuestiones atinentes a la aeronavegación y la seguridad aérea.** Dentro de la estructura orgánica de la OACI, el país no es considerado una nación caribeña, sino un miembro de la región sudamericana. Este hecho, sumado a la puesta en ejecución poco eficaz de las normas de la aviación civil internacional (párrafos 1.7 y 1.8) y a deficiencias en la infraestructura aeroportuaria (párrafo 1.15) ha limitado la integración de Suriname al sistema de transporte aéreo regional. Para superar estos obstáculos, es preciso reforzar la cooperación entre Suriname y los países del Caribe mediante la armonización de normas, la negociación de acuerdos más flexibles de servicios aeronáuticos y la inversión en mecanismos de coordinación. Mejorar la conectividad aérea entre el país y los países del Caribe podría arrojar múltiples beneficios, entre ellos el aumento del turismo, lazos comerciales más sólidos e integración regional.
- 1.10 **Suriname no cuenta con una Dirección de Investigación de Accidentes Aéreos (AIA) independiente, que es fundamental para la seguridad del transporte aéreo.** Estas deficiencias, que proceden de normas obsoletas, capacitación inadecuada, restricciones financieras y la ausencia de procedimientos bien definidos, menoscaban la eficacia e independencia de la estructura de investigación de accidentes²⁰. Una misión de asistencia técnica de la OACI en abril de 2022 comprobó deficiencias en el marco de la investigación

¹⁶ [Medidas de protección ambiental de la OACI/IATA. Operaciones. Hoja de Ruta hacia el Cero Neto \(2023\).](#)

¹⁷ La programación de auditorías para verificar la implementación efectiva de las normas aplicables de la OACI se lleva a cabo entre esta entidad y el país. La mayoría de los países del Caribe han tenido auditorías recientes; por ejemplo, las Bahamas en 2021, Belize en 2023 y Guyana en 2020.

¹⁸ Los tres aspectos más críticos son la organización (57,14% de puntuación en implementación efectiva para Suriname frente a un promedio mundial de 71,26%), la investigación de accidentes (12,5% para Suriname, 54,23% a nivel mundial) y los servicios de navegación aérea (36,19% para Suriname, 65,09% a nivel mundial).

¹⁹ De conformidad con la OACI (Anexo 14), un aeródromo es un área definida de tierra o agua destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

²⁰ Las investigaciones exhaustivas y transparentes ayudan a mantener la confianza del público en el sector de la aviación porque demuestran el compromiso con la seguridad y la rendición de cuentas. [Air accident and incident investigations](#) (Conferencia Europea de Aviación Civil).

de accidentes de Suriname²¹. Según la OACI, los Estados deben investigar o delegar en otras organizaciones, como organismos especializados en investigación de accidentes o incidentes o proveedores de servicios de aviación, la investigación de accidentes que hayan ocurrido en su territorio. La investigación de accidentes tiene por objeto²² (i) prevenir accidentes o incidentes futuros; (ii) realizar una investigación justa e imparcial, y (iii) conceder acceso inmediato y sin restricciones a todas las pruebas necesarias para las investigaciones.

- 1.11 **La estructura institucional de la aviación civil de Suriname está compuesta por varios organismos gubernamentales, pero sigue siendo anticuada e ineficiente.** El Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo (MTCT) es responsable de la gobernanza, la formulación de políticas y la reglamentación económica del sector de la aviación en el país. Su Dirección de Transporte comprende tres departamentos relacionados con la aviación: (i) el Departamento de Aviación Civil de Suriname (CADSUR), responsable de facilitar servicios de navegación aérea y estadísticas, formular políticas de aviación y además llevar el funcionamiento del aeropuerto de mayor actividad del país; (ii) la Dirección de Seguridad de la Aviación Civil de Suriname (CASAS), encargada de elaborar y hacer cumplir las normas técnicas y de supervisión; y (iii) el Departamento de Aeródromos (LVT), que se ocupa de la operación y mantenimiento de los aeródromos públicos (párrafo 1.13). En la auditoría de 2012 y en la reciente revisión realizada en 2023 por la OACI (párrafo 1.8), también se señala que la CASAS no cuenta ni con el personal ni los recursos presupuestarios adecuados para llevar adelante adecuadamente las actividades de supervisión de un organismo regulador de la aviación.
- 1.12 **Asignación presupuestaria.** Además, la gobernanza institucional actual de la CASAS restringe no solo el cobro de tarifas actualizadas a las aerolíneas nacionales y la concesión de licencias y permisos, sino la utilización de manifiestos electrónicos de pasajeros y carga para el seguimiento de las actividades. Asimismo, los servicios de navegación aérea que presta CADSUR generan ingresos por un valor de aproximadamente US\$12 millones al año, pero, dada la legislación vigente, la entidad no puede hacer uso de estos ingresos para reinvertir en equipos o en mejores servicios, ya que, por lo regular, estos ingresos se han asignado a otras prioridades gubernamentales. Además, Suriname no cuenta con un sistema digital actualizado adecuado para la facturación y el cobro eficientes de las tarifas y los cargos de la aviación ni con una reinversión adecuada de las utilidades de la aviación en inversiones sectoriales muy necesarias.
- 1.13 **La infraestructura del transporte aéreo de Suriname es, en su mayor parte, de propiedad y gestión estatal.** El aeropuerto internacional del país, Johan Adolf Pengel (PBM), es administrado por Airport Management Ltd., una empresa de propiedad absoluta del Estado²³ cuya junta directiva es designada por el MTCT. El aeródromo Zorg En Hoop (SMZO) en Paramaribo, desde el que despegan todos los vuelos nacionales (párrafo 1.14) es administrado por CADSUR

²¹ La Sección de Investigación de Accidentes de la OACI se encarga de formular y actualizar las normas y las prácticas recomendadas para su inclusión en el Anexo 13 – Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos.

²² [Anexo 13, OACI](#).

²³ La puntuación de Suriname según [Infrascopio](#) es de 14, lo que indica un bajo nivel de preparación y una capacidad limitada para crear un entorno propicio para las asociaciones público-privadas.

(párrafo 1.11). El sistema de infraestructura aérea nacional consta de 52 aeródromos registrados, distribuidos por todo el país. LVT tiene a su cargo la gestión de este sistema, pero actualmente solo está encargado de 33 aeródromos, mientras que los 19 restantes son administrados y mantenidos por intereses privados mediante acuerdos informales con los concesionarios de los sectores de la tala y la minería.

- 1.14 **El centro de servicios de transporte aéreo nacional es el aeródromo SMZO en Paramaribo.** Es el aeródromo de mayor actividad del país, con unos 12.700 vuelos anuales de compañías que operan principalmente rutas nacionales con aviones pequeños (menos de 19 plazas cada uno), y brinda tanto servicios regulares como chárteres (párrafo 1.8). El aeródromo SMZO se construyó en los años cincuenta como base para los servicios de aviación comercial de carga aérea y para conectar Paramaribo con el interior del país. La pista de aterrizaje tiene una longitud de 550 metros²⁴ y pavimento de asfalto con pocas ayudas visuales para la navegación. Tres compañías aéreas nacionales²⁵ ofrecen vuelos comerciales nacionales regulares con tarifas que oscilan entre US\$75 y US\$165 por persona por cada trayecto²⁶. En promedio, cada año se transportan desde el aeródromo 55.000 pasajeros y más de 3.500 toneladas de carga²⁷. Además de las conexiones nacionales, hay vuelos internacionales diarios desde el aeródromo SMZO al aeropuerto internacional Eugene F. Correia (OGL) en Georgetown (Guyana). Estos vuelos internacionales complementan el tráfico del aeropuerto PBM, especialmente para viajeros de negocios²⁸ que vuelan desde Georgetown a Paramaribo para luego conectar a Europa.
- 1.15 **Los aeródromos de todo el país son fundamentales para la integración nacional, pero es preciso mejorar la infraestructura.** Los aeródromos remotos son un vínculo vital para las regiones aisladas, pues brindan una conectividad indispensable para pasajeros, carga y servicios de emergencia. En estas regiones, el deterioro de las pistas de aterrizaje puede dar lugar a períodos de inactividad del transporte aéreo, lo que causa retrasos en la entrega de suministros esenciales, como libros de texto y equipos de mantenimiento escolar. A modo de ejemplo, en 2023, la pista de aterrizaje de Kwamalasamutu (código

²⁴ La longitud de la pista no permite el aterrizaje de aeronaves más grandes (de más de 19 plazas) y no puede extenderse debido a limitaciones de espacio, habida cuenta de que está emplazada en una zona altamente urbanizada.

²⁵ Los principales operadores de vuelos regulares y chárter son las empresas privadas Gum Air, con una flota de 11 aviones de tres tipos (capacidad de 5 a 18 pasajeros, con 46 vuelos semanales a nueve localidades) y Blue Wing Airlines, con una flota de ocho aviones de cuatro tipos (capacidad de 5 a 20 pasajeros, con 54 vuelos semanales a 14 localidades). Además, una aerolínea sin fines de lucro, Mission Aviation Fellowship Suriname (MAF), opera principalmente para brindar asistencia médica y comunitaria. Su flota consta de tres aviones del mismo tipo (con capacidad para ocho pasajeros, en su gran mayoría integrantes de comunidades indígenas del sur del país). Asimismo, muchas otras compañías privadas de vuelos chárter más pequeñas realizan vuelos al interior por turismo o negocios (Aero Club Suriname, Eagle Air Services, Meindersma Suriname, Pegasus Air Services, Vortex Air Services, entre otras compañías).

²⁶ Surinam Airways discontinuó sus vuelos nacionales, por lo que ninguna compañía estatal en el país ofrece estos vuelos.

²⁷ [Feasibility Study for Upgrading of Interior Airports, Suriname Air Transport Support Project](#) (IOS Partners, 2012).

²⁸ [Exploration of Options for Private Sector Participation in the Modernization of Johan Adolf Pengel International Airport](#) (Servicios de consultoría individual, BID, 2017).

IATA: SMSM) permaneció inactiva durante 21 días debido a condiciones inadecuadas causadas por eventos relacionados con el clima (párrafos 1.20 y 1.30). A diferencia de los aeropuertos urbanos, estos aeródromos enfrentan desafíos singulares debido a su aislamiento geográfico, condiciones climáticas adversas y recursos limitados. Las longitudes de las pistas varían de 400 m a 1.000 m y tienen superficies de laterita, arena, arcilla o simplemente césped. Surcos profundos, baches y superficies rugosas hacen imposible el aterrizaje de algunos tipos de aeronaves. Por otro lado, las condiciones de seguridad se ven agravadas por la falta de equipos de navegación mínimos, como equipos de comunicaciones, mangas de viento y marcadores de zonas de aterrizaje y balizas de borde y fin de pista. La mayoría de los aeródromos cuentan con edificios terminales; sin embargo, estas instalaciones suelen ser deficientes. Suriname todavía no ha realizado inversiones de capital significativas en años recientes en infraestructura de transporte aéreo, debido principalmente a limitaciones presupuestarias y a la falta de planificación estratégica e, incluso, de estudios de preinversión dirigidos a determinar la asignación eficaz de fondos de inversión. Como estas pistas de aterrizaje no están pavimentadas, el mantenimiento, especialmente durante la temporada de lluvias, es esencial para asegurar su operatividad²⁹.

- 1.16 **Los aeródromos carecen de equipos de comunicaciones y ayudas a la navegación.** Se requieren equipos básicos de comunicaciones y de ayuda a la navegación a fin de asegurar la protección y la seguridad de las operaciones de vuelo en los aeródromos públicos. Estos sistemas funcionan en tándem para cerciorarse de que las aeronaves logren navegar de manera segura y comunicarse eficazmente con el control del tráfico aéreo y con otras aeronaves, protegiendo así a los pasajeros, la tripulación y el personal de tierra. Además, en los aeródromos de mayor actividad, los dispositivos de vigilancia pueden reforzar la aplicación de normas y la eficiencia de las operaciones. Las inspecciones periódicas de los aeródromos por CADSUR y otras autoridades pertinentes ayudará a velar por el mantenimiento de los equipos y asegurar el cumplimiento de las condiciones de las pistas y su seguimiento.
- 1.17 **Para prevenir el deterioro causado por condiciones meteorológicas extremas, es esencial un mantenimiento regular de las pistas y áreas de estacionamiento, con las inspecciones conexas.** La mayoría de los aeródromos de Suriname tienen una importancia considerable para las comunidades remotas, pues ofrecen una conectividad esencial a sus residentes, que de otra forma quedarían aislados. Los fondos y subsidios públicos desempeñan un papel crucial en el mantenimiento y explotación de aeródromos remotos, pues aseguran la conectividad y accesibilidad a las comunidades aisladas³⁰. Así se asegura que los aeródromos permanezcan operativos y seguros para las aeronaves, especialmente después de condiciones climáticas adversas. Estos aeródromos, en vista de su importancia, son administrados por el gobierno para asegurar el suministro de servicios regulares. Además, es mínimo el interés del sector privado en administrarlos, pues reciben un solo vuelo diario, por lo que no ofrecen la posibilidad de generar ingresos suficientes como para justificar la

²⁹ Medidas de mantenimiento y reparación necesarias en las pistas de aterrizaje rurales (grasshopper) ([enlace opcional 4](#)).

³⁰ *Suriname Air Transport Support Project* (IOS Partners, 2012).

inversión privada. Sus elevados costos de mantenimiento y explotación, sumados al escaso rendimiento de la inversión, los tornan comercialmente inviables.

- 1.18 **Los costos de explotación son modestos y podrían solventarse fácilmente con los ingresos generados por el sector de la aviación.** No obstante, el marco legislativo vigente (párrafo 1.6) carece de la disposición relativa a la actualización de las tarifas cobradas a las compañías aéreas por el uso de los aeródromos. Los 20 aeródromos del interior con mayor actividad presentan déficits anuales en cuanto a los costos de explotación (gastos menos ingresos) por valor de US\$500.000³¹, mientras que el déficit del aeródromo SMZO asciende a US\$170.000³². Antes de septiembre de 2023, se cobraba solo un derecho de aterrizaje fijo de US\$0,16 a las aerolíneas nacionales que aterrizaban en el aeródromo SMZO. A partir de septiembre de 2023, se aplican nuevas tarifas por ruta, aproximación y control y aterrizaje en el aeródromo a todas las aeronaves que vuelan hacia, desde o por el territorio de Suriname; el costo actual para las aerolíneas asciende a entre US\$20 y US\$40 por vuelo con destino al interior desde el aeródromo SMZO, dependiendo del peso máximo al tiempo de despegar. Sin embargo, la ausencia de un régimen nacional moderno de manifiestos de carga y pasajeros impide a la CASAS el cobro de tarifas por pasajeros y carga a las aerolíneas.
- 1.19 **La planificación para hacer frente al cambio climático y lograr resiliencia es un tema clave para la infraestructura nacional de la aviación.** Los impactos del cambio climático afectarían el 40% del PIB de Suriname debido al aumento de la temperatura, las precipitaciones y la elevación del nivel del mar. Se estima que el país necesitará invertir un total de US\$247 millones anuales en mantenimiento de capital en un escenario de cambio climático optimista, alrededor de US\$600 millones en un escenario moderado y más de US\$1.000 millones en el escenario más crítico. Si no se llevan adelante estrategias proactivas de adaptación al cambio climático integradas en la legislación y la planificación, la infraestructura de Suriname, tanto la del litoral como la del interior, se deteriorará rápidamente ante condiciones climáticas futuras inciertas, lo que a su vez generará nuevas ineficiencias.
- 1.20 En la Tercera Comunicación Nacional se destaca que se prevé que la infraestructura de Suriname en las zonas costeras y urbanas esté más expuesta a las inundaciones y a las altas temperaturas. Por ejemplo, las temperaturas promedio al mediodía en el aeródromo SMZO son de entre 31 °C y 34 °C, lo que puede provocar daños por calor, además de un mayor consumo de refrigeración y energía (OACI, 2011). Del mismo modo, las fuertes inundaciones que afectan a las comunidades más aisladas del interior del país restringirán el acceso, de modo que las zonas remotas solo serían accesibles por vía aérea. El aeródromo de Kwamalasamutu, situado en el distrito de Sipaliwini, es propenso a las inundaciones, (párrafos 1.15 y 1.30) y se enfrenta a una mayor vulnerabilidad debido a su exposición a eventos de lluvias extremas. Este aeródromo, que representa un centro de transporte crítico en esta región amerindia remota (párrafo 1.22), está expuesto al riesgo de interrupciones operativas debido al

³¹ *Feasibility Study for Upgrading of Interior Airports, Suriname Air Transport Support Project* (IOS Partners, 2012).

³² *Support for the Implementation of a Modernized Legal and Institutional Framework for Civil Aviation in Suriname* (CAA, 2017).

deterioro de la pista y al drenaje deficiente, lo que pone de manifiesto la necesidad de medidas de infraestructura resilientes al clima que resguarden la seguridad y la continuidad de las operaciones.

- 1.21 **Género, diversidad e inclusión.** El 14% de las mujeres de Suriname asiste a un plantel de educación superior, en comparación con el 8% de los hombres³³. Sin embargo, su participación en la fuerza laboral es del 45%, mientras que los hombres participan en un 65% y perciben un 28% más de remuneración³⁴. En el aeropuerto PBM, con todo, la proporción de mujeres en la fuerza laboral es significativamente mayor: el 34% del personal, el 52% del personal que no es de plantilla, el 68% de los trabajadores a tiempo parcial y el 62% de los pasantes son mujeres.
- 1.22 Las comunidades amerindias, que representan el 3% de la población total de Suriname, se enfrentan a importantes disparidades socioeconómicas debido al acceso limitado a la educación, el empleo y los servicios sociales y de salud³⁵; el 43% de ellas habita en el interior. Además, los amerindios tienen una de las tasas de empleo más bajas (51%) y también los niveles de ingresos más bajos entre los diversos grupos étnicos.
- 1.23 Una encuesta de 2024³⁶ mostró que, excluyendo a los trabajadores mineros, el 40,7% de los pasajeros que viajan a zonas remotas del país son mujeres, mientras que el 66,4% de los pasajeros que viajan por actividades laborales son hombres (frente al 37,5% de mujeres). Asimismo, según la encuesta, el 21,1% de las mujeres viajaron con niños de 0 a 16 años, en comparación con solo el 1,4% de los hombres. Además, el 50% de las mujeres viajaron con niños de 0 a 10 años por razones médicas, mientras que ningún hombre viajó con niños por ese motivo. Los viajeros de ambos sexos señalaron a la atención la necesidad de cuartos de aseo en las salas de salida y llegada. Por último, alrededor del 18% de los pasajeros que viajan al interior del país son amerindios³⁷.
- 1.24 Las personas con discapacidades representan alrededor del 12% de la población y alrededor del 10% de la población del interior³⁸. No existe una normativa nacional vinculante para la inclusión laboral de las personas con discapacidades; sin embargo, hay buenas prácticas privadas para su inclusión laboral.
- 1.25 **La perspectiva del Gobierno de Suriname para mejorar la aviación civil prevé atender a los desafíos tanto institucionales como financieros.** En enero de 2024, el gobierno creó un Comité Presidencial de Trabajo cuyo objetivo es mejorar el cumplimiento nacional de las normas de la OACI³⁹. Su intención principal es aumentar la puntuación de Suriname respecto de la implementación efectiva, que mide el cumplimiento de estas normas, mediante el fortalecimiento institucional y

³³ *Suriname Multiple Indicator Cluster Survey, 2018.*

³⁴ Datos del Banco Mundial, 2022.

³⁵ [Informes por país sobre las prácticas de derechos humanos en Suriname, 2023.](#)

³⁶ [Enlace opcional 5.](#)

³⁷ [Enlace opcional 6.](#)

³⁸ [OIT, 2020.](#)

³⁹ Entre los miembros del Comité figuran el Presidente de la CASAS, el Asesor de Políticas y el Subsecretario Permanente del MTCT y representantes del Ministerio de Justicia y de la Policía, del Ministerio de Relaciones Exteriores, de la Procuraduría General, de la Fuerza Aérea, de Airport Management Ltd. y de Fly Always y de Surinam Airways (SLM).

la optimización de la gobernanza y la vigilancia del sector. En junio de 2024, el Comité presentó un informe al presidente de Suriname en el que se indicaban las mejoras que debían realizar la CASAS y el gobierno antes de la próxima auditoría de la OACI. Como parte del mandato del Comité, el gobierno suscribió con la OACI un programa de asistencia técnica para el fortalecimiento del sistema de aviación civil de Suriname, en el que se subrayó la necesidad apremiante de contar con un marco jurídico sólido que asegurara el cumplimiento de las normas internacionales, promoviera la sostenibilidad y fomentara el crecimiento sustancial de la aviación civil. El Comité también señaló que dicho marco debería fomentar la autonomía de instituciones gubernamentales de aviación civil bien financiadas y responsables, incluida la Autoridad de Aviación Civil, el Proveedor de Servicios de Navegación Aérea y las entidades a cargo de la investigación de accidentes⁴⁰.

- 1.26 Además, en el Plan Plurianual de Desarrollo 2022-2026 de Suriname se destacan medidas concretas para invertir en transporte e infraestructura, incluida la mejora de la seguridad, la lucha contra la delincuencia transfronteriza, la ampliación de la accesibilidad a las comunidades del interior, la optimización y rehabilitación de las pistas de aterrizaje y la mejora de las instalaciones de control del tráfico aéreo para fortalecer la seguridad y la resiliencia. En el plan se observa que la legislación vigente en materia de aviación civil está desactualizada, por lo que las partes interesadas del sector de la aviación no pueden actuar de manera rápida, eficiente y decidida, y no atiende a los escenarios climáticos que amenazan la resiliencia de la infraestructura en el largo plazo. Por otro lado, en el plan se mencionan dos intervenciones estratégicas para mejorar la aviación civil, a saber: (i) la puesta en funcionamiento de pistas adaptadas a todo tipo de clima en aeródromos estratégicos y (ii) el fortalecimiento de la seguridad. En cuanto a los aeródromos remotos, el plan establece que se debe dar mantenimiento a la infraestructura para lograr un sistema de transporte aéreo integrado, eficiente, rentable y sostenible, que responda a las necesidades de la sociedad y apoye el crecimiento económico y la reducción de la pobreza y que respete, al propio tiempo, las normas de seguridad y el medio ambiente.
- 1.27 El Gobierno de Suriname también está estudiando la posibilidad de actualizar las tarifas del servicio de navegación aérea y de sobrevuelo, con el objetivo principal de acrecentar los ingresos y mejorar los servicios de seguridad. La modernización de las estructuras de las tarifas puede incrementar significativamente los ingresos de las autoridades de aviación (párrafo 1.29). Estos ingresos adicionales se pueden reinvertir en mejoras y mantenimiento de la infraestructura (párrafos 1.17 y 1.15), avances tecnológicos para el manifiesto de pasajeros y carga, y la optimización integral del servicio⁴¹. Mediante tarifas actualizadas se asegura que los costos de la atención del sector estén adecuadamente financiados. Además, el gobierno ha tratado activamente de ampliar los acuerdos aéreos tanto con países de la región como con otros países —entre ellos, con la República Dominicana en octubre de 2023 y con Qatar en junio de 2023—, con el

⁴⁰ En el informe de la Fase II (OACI), se destacaron los principales desafíos que obstaculizan las capacidades de vigilancia eficaces y seguras, a saber: (i) un marco legislativo poco claro y un marco normativo deficiente; (ii) la falta de personal y la capacitación insuficiente; (iii) las restricciones financieras; (iv) una infraestructura obsoleta en los aeródromos, y (v) una tecnología y unos procedimientos desactualizados.

⁴¹ [Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea.](#)

fin de fortalecer la integración (párrafo 1.2) y de facilitar el comercio de bienes y servicios.

- 1.28 Los ajustes propuestos en la gobernanza institucional de las tarifas y los cargos de la aviación permitirán que el sector emplee apropiadamente los ingresos recabados. Se estima que estas tarifas ascienden actualmente a US\$12 millones al año, lo que equivale al 1% de los ingresos del gobierno central (calculados para fines de 2024 en el Informe sobre Perspectivas de la Economía Mundial preparado por el FMI en octubre de 2024). En vista del poco espacio fiscal del país (pues se prevé un déficit fiscal del 0,6% del PIB a fines de 2024), las tarifas del servicio de navegación aérea pueden proporcionar los recursos financieros adicionales que tanto se necesitan para mejorar y dar mantenimiento al servicio de navegación aérea y apoyar el desarrollo general del sector de transporte aéreo.
- 1.29 **Otras actividades en curso para apoyar al sector de la aviación en el país.** Se está llevando a cabo una evaluación de las tarifas por sobrevuelo para determinar si la recaudación del CADSUR por el servicio de navegación aérea prestado a las aerolíneas es equitativa (párrafo 1.27). Una vez que haya concluido esta evaluación inicial, se prevé, en colaboración con la IATA, actualizar las tarifas y mejorar el proceso de cobranza. Cabe mencionar que se iniciará la Fase III del Programa de Asistencia Técnica de la OACI (párrafo 1.25) después de la puesta en marcha de las actividades críticas propuestas por el programa, tales como la actualización del marco jurídico de aviación civil (párrafos 1.6 y 1.48a) y el fortalecimiento de los recursos humanos tanto en la CASAS como en el CADSUR (párrafo 1.48b). Por último, también se están preparando servicios de consultoría para apoyar el mercado de transporte aéreo de carga y preparar una estrategia para fomentar y aprovechar su potencial de crecimiento⁴².
- 1.30 En un estudio reciente enfocado en los aeródromos prioritarios se definieron las intervenciones necesarias para su mantenimiento o rehabilitación (párrafo 1.15) sobre la base de criterios⁴³ tales como las comunidades que actualmente cuentan con servicios aéreos, la presencia de servicios esenciales de salud o educación y la presencia de autoridades tradicionales locales⁴⁴. Como resultado de este estudio, las pistas de aterrizaje que se han priorizado se encuentran dispersas en las regiones aisladas del sur. También se determinaron los costos preliminares de intervención para cada pista de aterrizaje, conforme a la importancia estratégica del aeródromo, es decir, (i) Tipo "A": estratégico para todo clima, con una infraestructura aérea resiliente y una superficie adaptada a todo clima que facilitarían el acceso a las comunidades remotas durante todo el año; (ii) Tipo "B":

⁴² Los objetivos específicos de estos servicios de consultoría son (i) interpretar las principales dinámicas y tendencias del mercado que pueden impulsar el desarrollo del transporte aéreo de carga en Suriname, y estimar diferentes hipótesis acerca de la dimensión potencial del mercado; (ii) determinar y analizar alternativas y recomendar el modelo de negocios más eficaz y eficiente para operar el transporte aéreo de carga en el aeropuerto PBM, aprovechando las oportunidades de digitalización y sostenibilidad ambiental; (iii) identificar las deficiencias en infraestructura, equipos, sistemas y calificaciones de las personas, analizando los principales indicadores financieros del negocio, y formular un plan de inversión para llevar adelante el negocio de transporte aéreo de carga en el aeropuerto PBM, y (iv) definir la justificación económica y los niveles de participación.

⁴³ [Enlace opcional 4.](#)

⁴⁴ Entre los criterios utilizados figuran los movimientos de vuelo, la población, las instalaciones sanitarias/educativas/comerciales, el potencial turístico, la presencia de una autoridad local (Granman) y el tiempo de viaje por otras modalidades de transporte (carretera y barco).

otras pistas de aterrizaje estratégicas que requerirían inversiones menores, y (iii) Tipo “C”: pistas de aterrizaje que solo requerirían intervenciones básicas, como cortar el césped de la pista, limpiar la vegetación dentro de la zona libre de obstáculos y dotarlas de instalaciones y herramientas básicas. Como primera intervención piloto para estas pistas de aterrizaje del interior, el programa financiará las intervenciones en el aeródromo de Kwamalasamutu (párrafos 1.15, 1.20 y 1.22). Esta intervención conlleva la optimización de su pista de aterrizaje para el acceso en todo tipo de condiciones meteorológicas y la mejora de sus instalaciones y equipos para velar por operaciones y vigilancia más seguras (párrafo 1.50c).

- 1.31 **Pruebas empíricas de la efectividad de la intervención.** La efectividad de las mejoras en los servicios de navegación aérea y en las normas de aviación civil internacional se observa en varias esferas clave⁴⁵. La mejora del intercambio de información y la optimización de las rutas aéreas han reducido significativamente las emisiones de CO₂ de la aviación y contribuido así a la sostenibilidad medioambiental. La OACI ha desempeñado un papel fundamental en este avance mediante iniciativas como el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y el Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación (GASP). Estos planes promueven la aplicación de la navegación basada en el desempeño (PBN), que optimiza las trayectorias de vuelo para despegues y aterrizajes más eficientes y reduce el consumo de combustible y las emisiones⁴⁶. Además, la adopción de las nuevas normas y métodos recomendados (SARP) ha facilitado la integración del sistema internacional de navegación aérea, lo que ha mejorado aún más la seguridad y la eficiencia operativas.
- 1.32 El Banco también ha demostrado la efectividad de estas mejoras en los países del Caribe. El proyecto BH-L1027- Programa de Reforma del Transporte Aéreo promovió el desarrollo de un transporte aéreo seguro y eficiente en las Bahamas de conformidad con las normas internacionales. El proyecto incluyó (i) la modernización institucional; (ii) la mejora de las autoridades aeroportuarias para la explotación y el desarrollo de los aeropuertos y la gestión de las operaciones de control del tráfico aéreo; (iii) la aprobación de normas de seguridad aérea que se conformen a las normas de la OACI, y (iv) la creación de una entidad de investigación de accidentes aéreos. Tras la finalización del proyecto, en 2021 se llevó a cabo una nueva Auditoría Universal de Vigilancia de la Seguridad que observó mejoras en las cuatro esferas auditadas en las que había invertido el préstamo, a saber: legislación, instituciones, aeronavegabilidad e investigación de accidentes.
- 1.33 **Los servicios de navegación aérea como motores del crecimiento del sector privado.** Los servicios de navegación aérea son catalizadores indispensables del crecimiento del sector privado, pues aseguran el movimiento eficiente, confiable y seguro de las aeronaves. Estos servicios incluyen el control del tráfico aéreo, las ayudas para la navegación y los sistemas de comunicaciones, todos los cuales facilitan las operaciones ininterrumpidas de las aerolíneas pequeñas, las aeronaves de carga y la aviación privada. Al reducir las demoras, optimizar las trayectorias de vuelo y mejorar la seguridad, los servicios de navegación aérea

⁴⁵ [Why Standardization is Good for your Air Cargo and Ground Operations Business?](#)

⁴⁶ [Plan Mundial de Navegación Aérea \(icao.int\).](#)

ayudan a que las aerolíneas reduzcan los costos de sus operaciones e incrementen su rentabilidad. Además, gracias a la confiabilidad y eficiencia que ofrecen estos sistemas se atrae más turismo y más negocios, fomentando de esta manera el crecimiento económico de las regiones cuyo espacio aéreo está bien administrado. El importante acuerdo de inversión que se ha convenido (párrafo 1.2) conlleva la posibilidad de transformar la economía de Suriname, tal como sucedió en Guyana, que alcanzó un excepcional crecimiento del PIB del 62,2% en 2022 y cuya economía será, según las proyecciones, la de mayor crecimiento del mundo en 2024.

- 1.34 **El problema principal.** El principal problema que plantea el programa es la ausencia de un sector de la aviación seguro, conectado y resiliente. Los principales factores que contribuyen a los determinantes básicos del problema son los siguientes: (i) un marco normativo de la aviación obsoleto (párrafo 1.6) que no se conforma a las normas de la aviación civil internacional en términos de gobernanza institucional (párrafo 1.8), los actuales objetivos de desarrollo del país, la seguridad y la protección (párrafo 1.10), y el sistema de cobranza y reinversión de las tarifas (párrafos 1.15 y 1.27); y (ii) la falta de inversión y mantenimiento en infraestructura de aviación resiliente y de alta calidad (párrafo 1.15).
- 1.35 **Actividades del programa y estrategia propuesta.** Habida cuenta de los desafíos institucionales que enfrenta el sector de la aviación (párrafo 1.6 a 1.15), las medidas que está adoptando el Gobierno de Suriname para mejorar el cumplimiento de las normas internacionales de la aviación civil (párrafos 1.25 a 1.27) y la experiencia del Banco en brindar apoyo al sector, tanto a nivel regional como nacional (párrafos 1.32 y 1.36), el programa financiará actividades e inversiones encaminadas a mejorar (i) el marco institucional y jurídico (párrafo 1.48); (ii) el control y la operación de la aviación civil (párrafo 1.49); (iii) la sostenibilidad financiera mediante la identificación e implementación de nuevas fuentes de ingresos (párrafos 1.29 y 1.49c), y (iv) la creación de la Dirección de Investigación de Accidentes Aéreos (AIA) (párrafo 1.49b)⁴⁷. Además, dado el aislamiento extremo que enfrentan las comunidades del sur del país (párrafos 1.1 y 1.2), agravado por las malas condiciones de la infraestructura (párrafo 1.15) y los impactos del cambio climático (párrafo 1.19), el programa también financiará intervenciones en eficiencia y resiliencia energética, a saber: (a) rehabilitar la antena de telecomunicaciones del aeropuerto PBM⁴⁸ (párrafo 1.50a); (b) mejorar la seguridad y las condiciones operativas de SMZO, el aeródromo de mayor actividad del país (párrafo 1.50b), y (c) asegurar el acceso durante todo el año al ecoturismo y a las aldeas amerindias (párrafo 1.50c).
- 1.36 **El enfoque programático del Banco y las lecciones aprendidas.** El Banco es la principal fuente de financiamiento externo y proveedor de conocimientos técnicos para Suriname y ha adquirido una comprensión profunda en cuanto a la ejecución de proyectos y el sector de la aviación desde 2008, con operaciones de

⁴⁷ La reforma del sector del transporte aéreo es fundamental para el país y esencial para acercarlo a otros países del Caribe. Dada la prioridad concedida por el Gobierno de Suriname a esta reforma, ya se han iniciado algunas actividades con el apoyo del Banco, en estrecha coordinación con la OACI, como las evaluaciones iniciales para el establecimiento de la AIA ([enlace opcional 3](#)).

⁴⁸ Dañada por las fuertes lluvias, su reparación es fundamental para restablecer las telecomunicaciones aeronáuticas, la seguridad de las operaciones de aviación y los ingresos por sobrevuelo.

cooperación técnica orientadas a la mejora continua de este. Entre las actividades encabezadas por el Banco figuran (i) la mejora de la accesibilidad, las operaciones y la seguridad a fin de facilitar el comercio interior y exterior (2009); (ii) la formulación de un plan maestro para el aeropuerto PBM, en el que se establecen opciones de participación privada en infraestructura y gestión y se ofrecen opciones en materia de gobierno institucional y la redacción de normas y legislación (2017), y (iii) la determinación y priorización de las pistas de aterrizaje remotas que precisan de mejoras y la elaboración de encuestas internas de pasajeros y pilotos (2023)⁴⁹. El BID es un referente dentro del actual comité de coordinación de donantes, que se reúne periódicamente, y tiene un comprobado historial de apoyo a proyectos similares en toda América Latina y el Caribe⁵⁰. En la década pasada, el Banco ha apoyado cinco programas de transporte aéreo⁵¹, que dejaron las siguientes lecciones aprendidas: (i) para lograr resultados satisfactorios en el sector de la aviación es preciso combinar cambios legislativos y de políticas con inversiones en infraestructura y equipo; (ii) las proyecciones del crecimiento del tráfico aéreo deben provenir de fuentes confiables, ser conservadoras y tomar en cuenta las externalidades; (iii) es difícil emplear la certificación de los aeropuertos como indicador en países de América Latina y el Caribe, y (iv) cuando la capacidad técnica e institucional es baja, la infraestructura deberá ser simple.

- 1.37 Las lecciones aprendidas del financiamiento y la participación del BID en el Proyecto de Rehabilitación del Corredor Meerzorg-Albina (2062/BL-SU, 2063/OC-SU y 2887/OC-SU) y el Apoyo para Mejorar la Logística de Transporte y la Competitividad en Suriname (4828/OCSU) hacen resaltar (i) la importancia de una buena coordinación entre múltiples partes interesadas institucionales para evitar impactos en el cronograma y en los costos del proyecto y (ii) la necesidad de contar con una unidad de ejecución del proyecto específica, con una plantilla de personal dedicado y estable, instalado en un solo lugar para la gestión y ejecución de proyectos de obras civiles.
- 1.38 **Sinergias con el FMI y otras actividades de financiamiento del Grupo BID.** El programa está en línea con el Servicio Ampliado del FMI, ya que apoya reformas encaminadas a promover la estabilidad macroeconómica y mejorar la confianza de los inversionistas, al tiempo que protege a los pobres y fortalece la capacidad institucional. Además, contribuye al programa más amplio de reforma económica de Suriname mediante la mejora de la eficiencia y sostenibilidad del sector de la aviación, lo que respalda, a su vez, el crecimiento económico y la estabilidad del país. Cabe resaltar que, si bien el programa del FMI termina en marzo de 2025, el proyecto de inversión permitirá seguir adelante con el marco institucional y las reformas necesarias para dar continuidad a las reformas de política en curso que fomentan la disciplina fiscal y la estabilidad macroeconómica, promovidas en virtud del programa 5911/OC-SU, Programa de Sostenibilidad Fiscal para el Crecimiento Económico II.

⁴⁹ [ATN/SF-11963-SU](#), [ATN/OC-14221-SU](#), y [ATN/OC-19648-SU](#).

⁵⁰ Apoyo a la aplicación de las reformas del transporte aéreo ([ATN/MR-17541-RG](#) y [ATN/OC-17540-RG](#)).

⁵¹ [BH-L1027](#), [BH-L1040](#), [BH-L1041](#), [BO-L1076](#) y [BO-L1209](#).

- 1.39 Este programa crea sinergias con el Empoderamiento Bioeconómico en Comunidades Indígenas de Suriname (SU-L1076), destinado a apoyar el desarrollo socioeconómico de las aldeas de las zonas rurales amazónicas. En particular, las inversiones propuestas en el Componente 3 para el aeródromo de Kwamalasamutu (párrafos 1.22 y 1.50c) complementarán otras inversiones en infraestructura financiadas por el proyecto SU-L1076 para aumentar el acceso al agua y la electricidad, y mejorarán la calidad de vida de los residentes y los pueblos indígenas.
- 1.40 El programa también ha creado sinergias con BID Invest, apoyando la elaboración de un análisis y estructuración del mercado para la expansión de la carga aérea a fin de atender el aumento de la demanda, junto con las diversas opciones para la participación del sector privado (párrafo 1.29, nota a pie de página [42](#)).
- 1.41 **Coordinación con los donantes.** Además de dirigir el Comité de Coordinación de Donantes de Suriname, el BID interactúa con socios como la OACI para atender las necesidades acuciantes del sector de la aviación y alinearse con las normas internacionales (párrafos 1.6, 1.8, 1.25 y 1.27).
- 1.42 **Alineación estratégica.** El programa es congruente con la Estrategia Institucional del Grupo BID: Transformación para una Mayor Escala e Impacto (CA-631) y está alineado con todos los objetivos: (i) reducir la pobreza y la desigualdad mediante la mejora de la accesibilidad de las comunidades remotas a servicios y oportunidades sociales y económicas esenciales y la promoción de inclusión laboral o de pasantes en el sector; (ii) abordar el cambio climático mediante la mejora de las condiciones actuales, la sostenibilidad y la adaptación climática de la infraestructura, y (iii) impulsar el crecimiento regional sostenible, mediante la asistencia al Gobierno de Suriname para actualizar la legislación general sobre aviación. Además, el programa se alinea con los siguientes ámbitos de enfoque operativo: (i) igualdad de género e inclusión de grupos de población diversos (personas con discapacidades y pueblos indígenas); (ii) capacidad institucional, Estado de derecho y seguridad ciudadana; (iii) infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva, y (iv) integración regional.
- 1.43 El programa también está alineado con las prioridades clave de adaptación climática, gestión del riesgo de desastres y resiliencia de ONE Caribbean (Marco de Alianza para el Desarrollo del Caribe) (GN-3201-5) al mejorar las condiciones actuales, la sostenibilidad y la adaptación climática de la infraestructura del transporte aéreo. También guarda consonancia con el tema transversal de fortalecimiento institucional de ONE Caribbean mediante la asistencia al Gobierno de Suriname para actualizar la legislación general sobre aviación. Además, el programa es congruente con la Estrategia de País del Grupo BID con Suriname para 2021-2025 (GN-3065) y su objetivo de fortalecer la conectividad del transporte y la infraestructura resiliente. Asimismo el proyecto contribuirá con las siguientes estrategias: Género y Diversidad (GN-2800-13) y Marco de Acción de Empleo con Perspectiva de Género (MAEG) (GN-3057).
- 1.44 El programa es coherente con los pilares de infraestructura, ciudades sostenibles y conectividad y población local de la iniciativa Amazonía Siempre, pues aspira al objetivo de mejorar la disponibilidad de servicios sociales y económicos esenciales provistos por los mercados regionales a los residentes de zonas remotas de la Amazonía en Suriname y de realzar así la calidad de vida de la población local y la actividad económica. Además, está vinculado con los aspectos

transversales del programa mujeres, pueblos indígenas, afrodescendientes y comunidades locales, al beneficiar a las poblaciones indígenas que habitan en localidades aisladas, y de capacidades institucionales y Estado de derecho mediante el componente de fortalecimiento institucional al capacitar funcionarios públicos.

- 1.45 **Acuerdo de París.** Esta operación se analizó utilizando el Marco Conjunto de los Bancos Multilaterales de Desarrollo para Evaluar la Alineación con el Acuerdo de París y el Enfoque de Implementación para la Alineación con el Acuerdo de París del Grupo BID ([GN-3142-1](#)) en particular con los objetivos de adaptación y mitigación. Esta evaluación se basa en los siguientes elementos: (i) los principales peligros relacionados con el clima, como las olas de calor, las inundaciones fluviales y los fuertes vientos se tendrán presentes en el diseño y selección de materiales para las obras civiles (párrafos 1.50a y 1.50c); (ii) la planificación estratégica y el análisis económico para promover el desarrollo del sector de la aviación, incorporando los compromisos con la OACI de estabilizar las emisiones relacionadas con la aviación y los riesgos vinculados a la transición de los posibles precios del carbono en el sector de la aviación (párrafo 1.48c), y (iii) apoyo a los combustibles de aviación sostenibles, promoviendo fuentes sostenibles de biocombustibles y mitigando los riesgos relacionados con la deforestación (párrafo 1.48c).
- 1.46 **Financiamiento climático.** Según el enfoque conjunto de los bancos multilaterales de desarrollo para el seguimiento del financiamiento climático, el 1,48% del préstamo total financiará actividades de adaptación al cambio climático y mitigación de sus efectos, lo cual contribuye a la meta que se ha fijado el Grupo BID de que el 30% de las aprobaciones combinadas de operaciones del BID y de BID Invest correspondan a financiamiento climático.

B. Objetivo, componentes y costos

- 1.47 **Objetivo.** El objetivo general del programa es contribuir al establecimiento de un sector de transporte aéreo seguro y conectado en Suriname. Los objetivos específicos son (i) mejorar el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad y protección de la aviación civil, y (ii) mejorar la calidad y resiliencia de la infraestructura del transporte aéreo.
- 1.48 **Componente 1: Mejoras en el marco institucional y jurídico (US\$5.185.000).** Este componente financiará las siguientes actividades:
- a. **Reestructuración del sistema de aviación civil de Suriname y fortalecimiento de la capacidad institucional,** mediante (i) la formulación de un nuevo marco jurídico para la aviación conforme al cual se estructurará la administración de la aviación civil y que defina claramente las funciones y responsabilidades de la CASAS, el CADSUR y la futura entidad de investigación de accidentes, incluidas políticas para mejorar la sostenibilidad financiera del sistema de aviación civil e incorporar, al propio tiempo, medidas de mitigación y resiliencia climáticas. Las actividades serán, entre otras: (a) la formulación de un nuevo marco jurídico para la aviación conforme al cual se estructurará la administración de la aviación civil; (b) la formulación de las disposiciones jurídicas de la nueva estructura de la aviación civil, y (c) el apoyo

al MTCT en el curso de la aprobación de la nueva legislación;⁵²; (ii) formular y apoyar la nueva estructura institucional mediante la implementación de una estrategia de recursos humanos para desarrollar y reestructurar la CASAS y el CADSUR con políticas de contratación, capacitación y retención de personal en áreas críticas de actividad⁵³; (iii) la elaboración de una estrategia económica de apoyo a la CASAS y el CADSUR, que comprenda un estudio económico exhaustivo del actual régimen de transporte aéreo, un estudio del crecimiento potencial de la aviación en Suriname⁵⁴ y un examen de la situación financiera de la CASAS y el CADSUR; (iv) un análisis exhaustivo de las tarifas de sobrevuelo y las estrategias para velar por una reinversión adecuada a fin de que el régimen de la aviación sea viable desde el punto de vista financiero; (v) una evaluación de la preparación digital que describa las necesidades de infraestructura digital y una hoja de ruta para su aplicación; y (vi) la contratación de una empresa de consultoría que respalde al MTCT y lo apoye en los estudios de preinversión para la rehabilitación de la infraestructura de la aviación civil (párrafo 2.9).

- b. **Fortalecimiento de la capacidad normativa de la CASAS** mediante (i) la elaboración de documentación normativa y material de orientación, la realización de un análisis de deficiencias de las normas y procedimientos vigentes, y la formulación de marcos actualizados para la vigilancia de la seguridad⁵⁵ y los sistemas de gestión de la seguridad; y (ii) la puesta en marcha de programas integrales de capacitación⁵⁶.
- c. **Fortalecimiento de las políticas de sostenibilidad y descarbonización** mediante la formulación de un Plan de Acción Estatal de Combustible de Aviación Sostenible que fomente la producción, distribución y uso sostenibles conforme a las mejores prácticas internacionales.
- d. **Gestión de las comunicaciones y difusión entre las partes interesadas:** mejorar la integración regional del sector de la aviación de Suriname mediante el refuerzo de la capacidad del gobierno para colaborar con otras partes interesadas y otros países miembros de CARICOM en temas relacionados con la navegación aérea y la seguridad de la aviación.
- e. **Medidas de género y diversidad:** (i) elaboración de un diagnóstico, política y plan de acción en materia de género para reducir las brechas de género y fomentar la participación laboral de las mujeres en el sector del

⁵² El marco de políticas se guiará por el conjunto de medidas de la OACI para la mitigación del cambio climático, incluida la disminución de las emisiones hacia el cero neto después de 2050. Las emisiones de CO₂ de las operaciones pueden reducirse mediante la optimización de la gestión del tráfico aéreo; al respecto, la OACI ha elaborado el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y las iniciativas de Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU). [Anexo 16 de la OACI - Protección del medio ambiente y Gestión y mitigación de gases de efecto invernadero en aeropuertos](#), OACI 2022.

⁵³ En particular, para inspectores, personal meteorológico, especialistas en control del tráfico aéreo y servicios auxiliares.

⁵⁴ Incluido un análisis inicial de escenarios de riesgo financiero, operativo y normativo.

⁵⁵ Investigación de accidentes, aeronavegabilidad, operaciones, licencias del personal, aeródromos y navegación aérea.

⁵⁶ Uno destinado a los administradores para dotarlos de competencias para elaborar planes sostenibles para el sector de la aviación civil de Suriname y otro destinado a los inspectores para dotarlos de las competencias necesarias para llevar a cabo tareas normativas y de vigilancia de manera efectiva.

transporte aéreo⁵⁷, y (ii) un programa de pasantías laborales para mujeres y personas con discapacidades en puestos de trabajo no tradicionales en el aeródromo SMZO.

1.49 **Componente 2: Mejoras en el control y las operaciones del transporte aéreo (US\$8.155.000).** Este componente financiará las siguientes actividades:

- a. Mejora de la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, mediante la asistencia en la preparación del plan nacional de navegación aérea, con análisis de costo-beneficio e indicadores clave de desempeño, a fin de llevar adelante la implementación y el mantenimiento a niveles óptimos de la infraestructura de comunicación, navegación y vigilancia, con prioridad para el segmento nacional de la Red de Telecomunicación Aeronáutica y la mejora de la cobertura y vigilancia del control del tráfico aéreo, así como de los métodos de capacitación orientados a impartir competencias en gestión del tráfico aéreo y en la esfera de las comunicaciones, la navegación y la vigilancia⁵⁸.
- b. **Creación de una Dirección de Investigación de Accidentes Aéreos independiente**, que opere de manera autónoma y cumpla con las normas internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)⁵⁹. Específicamente, (i) fortalecimiento de la capacidad y adopción de procedimientos, con definición de prácticas y protocolos y capacitación del personal; (ii) implementación de infraestructura y recursos, y (iii) adquisición de programas informáticos y sistemas de búsqueda y salvamento.
- c. **Determinación de una nueva estructura tarifaria internacional normalizada y un mecanismo de recaudación** mediante nuevos medios digitales que permitan identificar, cuantificar y supervisar de mejor manera la recaudación de las tarifas correspondientes, derivadas principalmente de los servicios de navegación aérea prestados a las aerolíneas, y que se utilizarán de manera eficiente para sufragar las operaciones y el mantenimiento de todas las pistas de aterrizaje nacionales.

⁵⁷ Incluidas políticas de contratación, igualdad salarial, conciliación de la vida personal y laboral y prevención de la violencia de género.

⁵⁸ Se llevarán a cabo evaluaciones especializadas para identificar las deficiencias en la dotación de personal y la capacitación en la gestión del tráfico aéreo y en la esfera de las comunicaciones, la navegación y la vigilancia. Sobre la base de esta evaluación, se creará un plan integral para subsanar estas falencias y constituir una fuerza laboral calificada mediante políticas de contratación y retención de personal.

⁵⁹ Ya se encuentran en curso las actividades preliminares que se requieren para la creación de la Dirección de Investigación de Accidentes Aéreos, establecidas como condiciones previas al desembolso de los recursos del préstamo para el Componente 2 (párrafo 3.6), tales como la revisión y la actualización de la norma 014 del Reglamento de Aviación Civil de Suriname (relativo a la investigación de accidentes e incidentes aéreos) que refleje la normativa de la OACI, la identificación del financiamiento sostenible y la enmienda legislativa necesaria para crear esta nueva entidad. El modelo de estructuración de la Dirección ha sido recomendado por los servicios de consultoría recientes financiados por el Banco ([enlace opcional 3](#)). Gracias al apoyo de la OACI y al acuerdo del MTCT, se trata del "Modelo integrado", es decir, la creación de una entidad de investigación independiente que permanecerá, en un principio, anexada administrativamente a la CASAS. Esta estructura permite aprovechar la infraestructura existente de la CASAS mientras se mantiene la independencia operativa, siendo esta una solución provisional eficiente hasta que se sancionen los cambios legislativos necesarios para crear una Dirección totalmente independiente, separada de la Procuraduría General, con su propio presupuesto, personal especializado y locales, lo que asegura la plena autonomía operativa y la capacidad de realizar investigaciones independientes y exhaustivas.

- d. **Mejoras en la vigilancia de la navegación aérea**, tales como (i) la formulación de manifiestos de vuelo digitales para pasajeros y carga nacional para promover la seguridad y el cobro de tarifas; (ii) mejoras del equipo de navegación aérea de los aeródromos; (iii) el financiamiento de visitas técnicas para la inspección y vigilancia de los aeródromos, y (iv) la instalación de tecnologías y equipos digitales en los principales aeródromos.

1.50 **Componente 3: Mejora y mantenimiento de la infraestructura de transporte aéreo de Suriname (US\$10.000.000)**. Este componente financiará las siguientes actividades:

- a. **Intervenciones en el aeropuerto internacional PBM**. Específicamente, (i) la adquisición e instalación de una nueva antena de comunicaciones eficiente desde el punto de vista energético para mejorar las operaciones de transporte aéreo y la recaudación de tarifas por sobrevuelo; (ii) una evaluación digital detallada de Airport Management Ltd., y (iii) la capacitación y el fortalecimiento de la capacidad.
- b. **Mejoras en el centro de conexión nacional de SMZO**. Específicamente, (i) la rehabilitación o mejora de las instalaciones terrestres existentes, teniendo en cuenta las medidas de mitigación y adaptación⁶⁰ necesarias para operaciones de transporte aéreo resilientes y seguras; (ii) la puesta en funcionamiento de instalaciones de atención, como baños adaptados a los niños y salas de lactancia; (iii) la adquisición e instalación de equipos aeronáuticos energéticamente eficientes⁶¹ para la operación segura del aeropuerto, y (iv) la inclusión de personas con discapacidades y mujeres en el aeródromo SMZO mediante puestos de trabajo y pasantías.
- c. **Plan piloto para la modernización de aeródromos adaptados a todo tipo de clima**. Específicamente, (i) obras para la rehabilitación del aeródromo de Kwamalasamutu (SMSM) para optimizar las operaciones de servicios de transporte seguros y eficientes, incluidos los de útiles escolares y los suministros médicos, mediante la utilización de materiales climáticamente inteligentes y livianos que se ha demostrado que pueden proporcionar una superficie adaptada a todo tipo de clima para el aterrizaje en contextos similares⁶²; (ii) adquisición e instalación de equipos aeronáuticos energéticamente eficientes⁶³ para la operación segura del aeródromo, y (iii) capacitación y fortalecimiento de la capacidad, en particular de las comunidades locales (especialmente, los amerindios) para la planificación, intervención y mantenimiento de la resiliencia de la pista de aterrizaje en caso de desastres.

⁶⁰ De conformidad con la [Orientación Técnica para la Alineación de las Operaciones del Grupo BID con el Acuerdo de París](#).

⁶¹ El equipo se conformará a las normas y etiquetado de eficiencia energética ([Agencia Internacional de la Energía](#)).

⁶² Los diseños incluyen material geosintético liviano y de fácil transporte y una capa superior reforzada con las siguientes ventajas: (i) mantenimiento: bajo riesgo de formación de surcos, erosión o deformación; (ii) eficacia en función de los costos: estabiliza el material del suelo local en lugar de transportar material desde otros lugares; (iii) instalación: equipo menos pesado que el pavimento asfáltico convencional, y (iv) versatilidad: para adaptarse a diversas condiciones de suelo y requisitos específicos del sitio.

⁶³ Idem [611](#).

- 1.51 **Gestión y seguimiento (US\$1.085.000).** Este componente financiará los costos de gestión, incluida la supervisión y el apoyo técnico a la unidad de ejecución del proyecto, las auditorías y la evaluación del proyecto.
- 1.52 **Imprevistos (US\$575.000).** Se ha previsto un rubro presupuestario para imprevistos a fin de contar con flexibilidad en caso de haber variaciones imprevistas en los costos durante la ejecución del proyecto.
- 1.53 **Beneficiarios del programa.** Los usuarios del transporte aéreo, estimados en 465.000 pasajeros al año, incluidos los habitantes de comunidades amerindias y cimarronas, se beneficiarán de la accesibilidad a regiones aisladas, con mejores condiciones de seguridad para las operaciones y menos tiempo y costo del transporte de carga y pasajeros, así como acceso a servicios médicos. Entre los beneficios previstos figura una mejor prestación de servicios esenciales, como la educación y la atención médica, pues se facilitará la distribución de útiles escolares, suministros médicos y alimentos, y el transporte de docentes y personal médico, y de pacientes a los hospitales. Además, se pueden ampliar las oportunidades de empleo para las mujeres, las personas con discapacidades y la población amerindia mediante pasantías y el fortalecimiento de la capacidad. Como Zorg en Hoop es origen y destino de todos los vuelos nacionales del país, las intervenciones y mejoras de las instalaciones terrestres beneficiarán directamente a los pasajeros cimarrones y amerindios⁶⁴ que viajen al interior. Además, el programa beneficiará de manera directa a toda la población de la aldea amerindia de Kwamalasamutu, donde habitan 1.308 personas.
- 1.54 En vista de que el programa invertirá en equipos básicos de navegación aérea y comunicaciones y en el despliegue de tecnología digital en muchos aeródromos que son responsabilidad del MTCT, mejorará la conectividad y la seguridad, lo que también beneficiará a las comunidades cimarronas y amerindias e impulsará el desarrollo del sector privado en el interior del país.
- 1.55 **Transformación digital.** El programa contribuirá a la transformación digital y la innovación mediante las siguientes intervenciones (i) la evaluación de la preparación digital de la CASAS, el CADSUR y Airport Management Ltd. (párrafos 1.48a y 1.50a), incluidas las necesidades y la hoja de ruta en materia de infraestructura digital; (ii) la definición de una nueva estructura de tarifas y mecanismo de recaudación basado en normas internacionales que apoyará modalidades digitales de facturación y pago (párrafo 1.49c), y (iii) la formulación de manifiestos de vuelo digitales para pasajeros y carga nacionales (párrafo 1.49d).

C. Indicadores de resultados clave

- 1.56 **Resultados previstos.** Los indicadores de impacto propuestos tienen como objetivo cuantificar la manera en que el programa contribuyó a la puntuación de implementación efectiva para la Auditoría Universal de Vigilancia de la Seguridad para Suriname, el Índice de Conectividad de la IATA y el número de pasajeros transportados.

⁶⁴ Según una encuesta realizada en Zorg en Hoop (enlace opcional 5), el 26,4% pasajeros que vuelan a destinos nacionales en Suriname son cimarrones, el 13,6% son amerindios, el 25,9% se consideran mestizos y el 14,2% criollos.

- 1.57 Los indicadores relacionados con los objetivos específicos de desarrollo medirán (i) la capacidad institucional con estructuras organizacionales eficientes; (ii) la capacidad institucional con sostenibilidad financiera; (iii) la reducción de los tiempos de facturación y salida de los pasajeros en los aeropuertos PBM y SMZO; (iv) la creación de una Dirección de Investigación de Accidentes Aéreos; (v) la reducción de los tiempos de despegue de los aviones en los aeropuertos PBM y SMZO; (vi) la reducción de los tiempos de rodaje de llegada y de salida de los aviones en los aeropuertos PBM y SMZO; (vii) el aumento del nivel de satisfacción de las mujeres que viajan con niños; (viii) la reducción de los tiempos de distribución de libros de texto y equipos de mantenimiento escolar al aeródromo SMSM; y (ix) la reducción del número de días de inactividad al año en el aeródromo SMSM⁶⁵.
- 1.58 Los indicadores y medios de verificación propuestos maximizan la información que recopilarán el MTCT, el CADSUR y la CASAS durante la ejecución del proyecto. La mayoría de los indicadores propuestos ya cuentan con valores de referencia para 2024, valores que se utilizarán para la evaluación del programa. Estas medidas y estimaciones se compararán con los productos y resultados previstos descritos en el Anexo II.
- 1.59 **Análisis de costo-beneficio.** Se realizó un análisis de costo-beneficio considerando los impactos potenciales del proyecto en la reducción de los tiempos de viaje y la seguridad de los pasajeros internacionales y nacionales. Las reducciones del tiempo de viaje incluyeron los tiempos de facturación y salida en el aeropuerto para los pasajeros y los tiempos de despegue y rodaje de entrada y salida de los aviones. El tamaño de estos efectos se basó en las pruebas disponibles para otros países mediante estimaciones prudentes. Se partió del supuesto de que el tráfico aéreo nacional e internacional crecería a una tasa anual del 5,4%, sobre la base de las proyecciones del FMI sobre el crecimiento del PIB y las proyecciones del Consejo Mundial de Viajes y Turismo. Sobre la base de los costos y beneficios previstos, la tasa interna de rendimiento del proyecto es del 13,92%, con un valor actualizado neto de US\$3,14 millones y una tasa de actualización del 12%. Si bien todos los componentes del proyecto logran un rendimiento económico positivo (Cuadro 1), se prevé que el Componente 3 genere los rendimientos más altos. Se realizaron análisis de sensibilidad para casos de reducción de los volúmenes de tráfico aéreo y de costos más elevados (Cuadro 2). El proyecto sigue siendo económicamente viable en todos los escenarios.

Cuadro 1. Resultados del análisis de costo-beneficio (en millones de US\$)

	Componente 1	Componente 2	Componente 3	Programa
Tasa interna de rendimiento	13,70%	8,53%	18,09%	13,92%
Beneficio	6,27	6,70	14,99	27,95
Costo	5,55	8,74	10,14	24,43
Relación beneficio-costos	1,13	0,77	1,48	1,14
Valor actualizado neto	0,64	-1,83	4,34	3,14

⁶⁵ Para algunos objetivos específicos de desarrollo, los valores de referencia actuales se recopilarán antes del inicio del programa por medio de encuestas específicas en los aeropuertos PBM y SMZO para contar con la información más reciente disponible.

Cuadro 2. Análisis de sensibilidad (en millones de US\$)

	Escenario de caso básico	Tráfico aéreo		Costos	
		(-10%)	(-20%)	(+10%)	(+20%)
Tasa interna de rendimiento	13,92%	12,45%	11,22%	12,55%	11,35%
Beneficio	27,95	25,15	22,36	27,95	27,95
Costo	24,43	24,43	24,43	26,87	29,31
Relación beneficio-costo	1,14	1,03	0,92	1,04	0,95
Valor actualizado neto	3,14	0,72	-1,26	0,96	-1,22

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y RIESGOS PRINCIPALES

A. Instrumentos financieros

- 2.1 **Tipo de instrumento.** Este programa se implementará en calidad de préstamo de inversión específica por valor de US\$25 millones con cargo a los recursos del Capital Ordinario del Banco. Las actividades de ejecución, junto con el cronograma y los costos, constan en el manual operativo del programa. El desembolso y ejecución de las obras civiles, los sistemas tecnológicos y el fortalecimiento institucional tendrán un plazo de 72 meses, como se muestra en el Cuadro 3.

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

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Total
BID	0,478	3,823	11,167	4,030	3,465	2,037	25,00
Porcentaje (%)	1,91	15,29	44,67	16,12	13,86	8,15	100,00

Cuadro 4. Costos del programa (US\$)⁶⁶

Categorías presupuestarias	BID	%
Componente 1: Mejoras en el marco institucional y jurídico	5.185.000	20,74
Empresa especializada para apoyar a la unidad de ejecución del proyecto y contribuir a los estudios de preinversión	1.875.000	7,50
Reestructuración del régimen de la aviación civil y fortalecimiento de la capacidad institucional de Suriname	915.000	3,66
Fortalecimiento de la capacidad regulatoria de la CASAS	1.900.000	7,60
Fortalecimiento de las políticas de protección ambiental	100.000	0,40
Gestión de las comunicaciones y difusión entre las partes interesadas	295.000	1,18
Diagnóstico, política y plan de acción en materia de género	100.00	0,40

⁶⁶ Los valores que se presentan en cada rubro presupuestario son indicativos y pueden variar durante la ejecución.

Componente 2: Mejoras en el control y las operaciones del transporte aéreo	8.155.000	32,62
Mejora de la capacidad y eficiencia de la navegación aérea	4.000.000	16,00
Establecimiento de una Dirección de Investigación de Accidentes independiente	650.000	2,60
Definición de una nueva estructura de tarifas y mecanismo de recaudación	350.000	1,40
Mejoras en la vigilancia de la navegación aérea	3.155.000	12,62
Componente 3: Mejora y mantenimiento de la infraestructura de transporte aéreo de Suriname	10.000.000	40,00
Mejoras en el Aeropuerto Internacional Johan Adolf Pengel	1.500.000	6,00
Mejoras en el centro de conexión nacional de SMZO	3.930.000	15,72
Mejoras piloto en el aeródromo SMSM	4.570.000	18,28
Administración y seguimiento	1.085.000	4,34
Unidad de ejecución del proyecto	580.000	2,32
Presupuesto administrativo	90.000	0,36
Seguimiento y evaluación del programa	50.000	0,20
Auditorías financieras	120.000	0,48
Implementación del Plan de Gestión Ambiental y Social	245.000	0,98
Imprevistos	575.000	2,30
Total	25.000.000	100,00

B. Riesgos para las salvaguardias ambientales y sociales

2.2 **Salvaguardias ambientales y sociales.** De conformidad con el Marco de Política Ambiental y Social del BID, la operación se clasifica en la categoría B en función de los impactos ambientales y sociales que pueden causar las obras de rehabilitación en los aeródromos. Estos impactos serán localizados, temporales y de baja magnitud. Entre los impactos se encuentran las emisiones gaseosas, el material particulado, el ruido y las vibraciones, la generación de residuos y la alteración de la flora, la fauna y la población circundante. Ninguno de los proyectos se llevará a cabo dentro de hábitats críticos. En Kwamalasamutu, el emplazamiento está rodeado de un hábitat natural, que no se verá afectado negativamente porque la intervención se limitará al derecho de paso existente en el aeródromo y se aplicarán medidas de mitigación específicas para los posibles impactos indirectos sobre la flora y la fauna. Todos los impactos se abordarán con medidas de mitigación y planes de gestión adecuados. No se han identificado desplazamientos físicos o económicos como consecuencia de los proyectos, y no se ha comprobado que haya riesgos de reasentamiento involuntario.

2.3 **La calificación del riesgo ambiental y social es sustancial** en vista de **la reducida capacidad de gestión ambiental y social del organismo ejecutor y la falta de experiencia con el Marco de Política Ambiental y Social del Banco.** Las deficiencias del marco jurídico e institucional, que comprende, entre otros, los aspectos ambientales y sociales, y la ubicación remota de uno de los proyectos también contribuyen a los riesgos, en términos de accesibilidad del área para las obras y la supervisión, lo que causaría ciertos retrasos en la ejecución de las actividades planificadas. Se realizará un seguimiento estrecho de las condiciones de accesibilidad desde el inicio temprano de la ejecución del programa. Estos

riesgos se mitigarán con el requisito contractual de crear una nueva unidad de ejecución del proyecto especializada que tenga en su plantilla un especialista en gestión ambiental y otro en participación social (párrafos 3.1 y 3.2).

- 2.4 **Se llevó a cabo una evaluación ambiental y social para la operación, que incluye un plan de gestión ambiental y social y un plan de participación de las partes interesadas.** Se realizaron dos consultas importantes. La primera tuvo lugar el 16 de octubre de 2024 en el Centro de Capacitación de Aviación de Suriname (aeropuerto Zorg En Hoop) de Paramaribo. La segunda se celebró el 17 de octubre de 2024, en Kwamalasamutu, con las comunidades indígenas Tiriyo y la participación y el liderazgo del Granman. Un intérprete facilitó la sesión, interpretando del idioma nativo tareno al neerlandés y viceversa. En ambos casos, se logró una participación y un diálogo satisfactorios al proporcionar aclaraciones sobre el proceso de consulta, la definición de funciones y responsabilidades de la ejecución del proyecto e información específica del proyecto. En ambas consultas se hicieron preguntas similares con respecto a los mecanismos de presentación de quejas. Además, en la consulta de Paramaribo se preguntó sobre la persona que estaría a cargo del seguimiento del proyecto, pues las experiencias previas en las que el gobierno era la única institución encargada del seguimiento fueron negativas. Los comentarios de Kwamalasamutu sobre el proyecto se centraron en su mayoría en reducir el costo de los vuelos, que es considerable, y aumentar la frecuencia de los vuelos, debido a la función esencial que tienen para las comunidades. También se abordaron otras responsabilidades del gobierno, tales como brindar combustible.
- 2.5 Se obtuvo el consentimiento libre, previo e informado, de conformidad con la Norma de Desempeño Ambiental y Social 7, descrita en detalle en el plan de participación de las partes interesadas y en el informe de consulta. El Banco dio a conocer los datos preliminares de la evaluación ambiental y social, el plan de gestión ambiental y social y el plan de participación de las partes interesadas el 14 de agosto de 2024, antes de la misión de análisis. La versión actualizada de la evaluación ambiental y social, el plan de gestión ambiental y social, el informe de consulta, un análisis sociocultural y un plan de pueblos indígenas se divulgaron antes de la distribución al Directorio. El programa contempla la instalación de un pequeño sistema solar. En el plan de gestión ambiental y social se incluyen medidas para la adquisición de paneles solares que abordan el riesgo de trabajo forzoso.
- 2.6 **Los sitios de intervención están expuestos a los siguientes peligros naturales:** (i) huracanes (afectación parcial por colas de huracanes), (ii) marejadas ciclónicas, (iii) lluvias intensas, (iv) sequía, (v) elevación del nivel del mar, (vi) incendios, y (vii) vientos fuertes, particularmente en el aeropuerto Zorg En Hoop. La criticidad y vulnerabilidad de las intervenciones de infraestructura son moderadas para todos los proyectos. Se prevén incrementos en la ocurrencia y magnitud de eventos extremos debido al cambio climático. Es posible que se produzca una intensificación del riesgo mínimo a nivel local. Se ha elaborado una Evaluación del Riesgo de Desastres y un Plan de Gestión del Riesgo de Desastres, que se actualizarán antes del proceso de licitación para asegurar que los planes sean adecuados y estén actualizados con las especificaciones definitivas del diseño de ingeniería. Sobre la base de las obras de mejora y rehabilitación a pequeña escala, los niveles de peligrosidad identificados, la criticidad y vulnerabilidad estimadas para las intervenciones de infraestructura y el bajo riesgo de

intensificación, el proyecto se clasifica como moderado en virtud de la metodología de evaluación de riesgos de desastres y cambio climático.

C. Riesgo fiduciario

2.7 **Evaluación fiduciaria.** Las adquisiciones financiadas con cargo al proyecto se llevarán a cabo de acuerdo con las políticas de adquisiciones GN-2349-15 y GN-2350-15. La gestión financiera del programa se ceñirá a las disposiciones establecidas en la Guía OP-273-12.

2.8 Los principales riesgos fiduciarios que señaló la plataforma de evaluación de la capacidad institucional guardan relación con la capacidad del MTCT para encargarse de la ejecución del proyecto financiado por el BID que se propone. Las mayores deficiencias de los arreglos institucionales obedecen a políticas de ejecución de proyectos insuficientemente formalizadas y documentadas, arreglos deficientes para la gobernanza y gestión de proyectos, poca experiencia en la aplicación de las políticas del BID para la gestión financiera, de proyectos, de adquisiciones y contratación y de los aspectos ambientales, sociales, de salud y de seguridad, así como en el uso de herramientas de gestión de proyectos. Para corregir estas falencias y aumentar la capacidad del MTCT para administrar la ejecución del programa, se hacen las siguientes recomendaciones: (i) establecer una unidad dedicada exclusivamente a la ejecución del proyecto; (ii) brindar capacitación y orientación en las políticas y procedimientos del BID; (iii) establecer un arreglo sobre la gobernanza del proyecto; (iv) elaborar un manual operativo del proyecto; (v) utilizar herramientas tecnológicas de gestión de proyectos; (vi) reforzar la base de conocimientos de los principales interesados en materia ambiental, social, de salud y de seguridad; (vii) formular un plan de gestión estratégica de las comunicaciones; y (viii) contratar a una empresa especializada en el campo de la aviación civil para que ayude al MTCT a verificar que el equipo, las tecnologías empleadas y los estudios financiados por el préstamo se atienen a las normas y a la calidad internacionales (párrafo 1.48a).

D. Otros riesgos y cuestiones clave

2.9 Otros riesgos identificados, con sus respectivos medios de mitigación, son los siguientes: (i) *pérdida de conocimientos institucionales debido a cambios en el personal de gestión ejecutiva del MTCT*: se elaborará y aplicará una estrategia y un plan de gestión de conocimientos, incluida la documentación de todos los procedimientos, procesos, políticas, lecciones aprendidas y registros de cuestiones pertinentes; (ii) *retrasos en el establecimiento de la nueva unidad de ejecución del proyecto especializada dentro del MTCT*: el establecimiento de esta unidad dedicada al proyecto se ha incluido como condición previa al primer desembolso. En caso de que surjan dificultades para contratar al personal de la unidad de ejecución del proyecto, se considerará la posibilidad de establecer una estructura provisional que apoye el inicio de las actividades clave; (iii) *demoras en la contratación de una empresa especializada en el sector del transporte aéreo*: esta cuestión se ha incluido como condición contractual especial de ejecución antes del inicio de las actividades del Componente 2 del programa (párrafo 3.7); (iv) *cambios en la administración o la dirigencia política nacional durante la ejecución del proyecto*: se celebrarán reuniones informativas con los funcionarios gubernamentales recién designados; (v) *cambios introducidos en las leyes que gobiernan la aviación durante el proceso de aprobación que no se ajusten a las recomendaciones de la OACI*: el MTCT se valdrá del Comité Especial establecido

- para supervisar la redacción de la legislación actualizada para concientizar a la legislatura acerca de la índole técnica de la legislación y las consecuencias internacionales de que esta no cumpla con las recomendaciones de la OACI; (vi) *retrasos en las actividades de contratación/adquisición de infraestructura, bienes y servicios*: se celebrarán reuniones de profesionales especializados en materia de contratación y reuniones sobre los procedimientos de las normas de contratación para la unidad de ejecución del proyecto; (vii) *el que la reforma legislativa y reglamentaria del sector de la aviación no ocurra durante la ejecución del proyecto*: periódicamente se llevarán a cabo importantes sesiones de información a las partes interesadas, tanto de la rama legislativa como de la ejecutiva, para asegurar que la legislación actualizada tenga apoyo; se ha incluido un rubro en el presupuesto en respaldo de la participación de las partes interesadas en la labor de apoyo al MTCT; (viii) *lentitud en el aporte técnico de las partes interesadas y del gobierno*: se creará un comité directivo del proyecto (párrafo 3.5); y (ix) *sobrecostos y retrasos*: en el presupuesto del programa se ha incluido un fondo de imprevistos. De la misma forma, los contratos de la empresa especializada y de todas las empresas supervisoras que se contraten se basarán en hitos y en el grado de avance de las obras.
- 2.10 **Sostenibilidad de las inversiones.** Las obras financiadas con cargo al programa formarán parte del plan anual de mantenimiento del MTCT; los contratos de obras incluirán un mantenimiento trienal junto con el período de garantía por defectos después de la certificación efectiva de la terminación de las obras. El prestatario, por conducto del MTCT, presentará al Banco, durante el período de desembolso original o de prórroga de este, y dentro del primer trimestre de cada año calendario, un informe sobre el estado de las obras y equipos incluidos en el programa y el plan anual de mantenimiento.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

A. Resumen del plan de implementación

- 3.1 **Prestatario y organismo ejecutor.** El prestatario será la República de Suriname y el organismo ejecutor será el MTCT. El programa se implementará por medio de una nueva unidad de ejecución del proyecto especializada que se encargará de los siguientes trabajos: coordinación general y técnica; planificación, seguimiento y evaluación; gestión financiera; administración de adquisiciones; gestión del medio ambiente, salud y seguridad, y actividades de comunicación. Esta unidad se financiará con cargo al préstamo y deberá estar compuesta por al menos un director de proyecto, un especialista en infraestructura de transporte aéreo, un especialista ambiental y social, un especialista en adquisiciones y un especialista financiero. El personal de la unidad tendrá dedicación exclusiva al programa, y todo cambio en su personal clave requerirá la aprobación por escrito del Banco.
- 3.2 Dadas las deficiencias identificadas durante la evaluación de la capacidad institucional y la exigüidad de los recursos o conocimientos especializados necesarios, tales como una dotación de personal inadecuada y la falta de personal calificado en el sector aeronáutico, la unidad de ejecución del proyecto y el organismo ejecutor contarán, para la ejecución del programa, con la asistencia de una empresa consultora especializada. Esta empresa será responsable de apoyar la aplicación de las medidas institucionales y los aspectos normativos identificados, asignar especificaciones técnicas para los equipos y sistemas

necesarios que serán financiados con recursos del programa y gestionar la implementación del proyecto y las tareas de coordinación entre las partes interesadas. La empresa también velará por el cumplimiento de las normas de aviación y de seguridad.

- 3.3 **Seguimiento y evaluación.** El seguimiento se llevará a cabo mediante informes de avance semestrales sobre la marcha de las obras, que el MTCT presentará dentro de los 60 días posteriores al final del semestre correspondiente (enlace requerido 2). Los informes se basarán en las obligaciones de presentación de informes incluidas en la matriz de resultados para cada intervención, así como en el cumplimiento técnico y el informe de cumplimiento de las obligaciones sociales y ambientales conforme a lo establecido en el contrato de préstamo.
- 3.4 **Manual operativo del programa.** La ejecución se basará en un manual operativo del programa que contendrá, entre otros aspectos, los siguientes: políticas, procedimientos y requisitos de control interno en materia administrativa, de adquisiciones y de gestión financiera y el plan de gestión ambiental y social.
- 3.5 **Comité directivo del proyecto.** El prestatario establecerá un comité directivo del proyecto, directamente o por intermedio del organismo ejecutor, presidido por el MTCT, con la participación de organismos gubernamentales clave, en particular, la CASAS, el CADSUR y LVT. Al comité directivo del proyecto le incumbe (i) guiar la labor de la unidad de ejecución del proyecto; (ii) ocuparse de la coordinación interinstitucional necesaria entre los organismos participantes; (iii) efectuar seguimiento del desempeño general del programa, y (iv) examinar las cuestiones relativas a la ejecución y proporcionar orientación o aprobaciones. El comité directivo del proyecto convocará reuniones cuando sea necesario y al menos una vez cada trimestre. El comité directivo del proyecto, la unidad de ejecución del proyecto y el personal directivo superior del MTCT también celebrarán reuniones periódicas; el presidente podrá convocar otras reuniones extraordinarias. En el manual operativo del programa se incluirán otras funciones y responsabilidades específicas.
- 3.6 **Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso: (i) creación de la unidad de ejecución del proyecto dentro del organismo ejecutor, y contratación de su personal clave, incluidos el coordinador del proyecto, un especialista en adquisiciones y un especialista en gestión financiera, de conformidad con los términos de referencia previamente acordados con el Banco, y (ii) aprobación y entrada en vigor del manual operativo del programa, conforme a los términos y condiciones acordados con el Banco.** Estas condiciones son esenciales para asegurar que haya un equipo y normas de operación adecuados para ejecutar el programa.
- 3.7 **Condiciones contractuales especiales de ejecución.** Antes del inicio de las actividades del programa contempladas en el Componente 2, el prestatario, directamente o por conducto del organismo ejecutor, deberá presentar pruebas, a satisfacción del Banco, de (i) la contratación de una empresa especializada en el sector del transporte aéreo para que respalde al organismo ejecutor y a la unidad de ejecución del proyecto durante la ejecución del programa; (ii) la aprobación de la actualización de la norma 014 del Reglamento de la Aviación Civil de Suriname, y (iii) la asignación de un presupuesto por parte del Gobierno de Suriname para asegurar el financiamiento y el funcionamiento sostenibles de la nueva Dirección de Investigación de Accidentes Aéreos. Antes del inicio de las actividades del

programa correspondientes al Componente 3, el prestatario, directamente o por conducto del organismo ejecutor, deberá presentar pruebas, a satisfacción del Banco, de (i) el restablecimiento del control de acceso de seguridad al aeródromo Zorg En Hoop (SMZO) en Paramaribo y (ii) la puesta en marcha de un sistema de gestión de la seguridad para SMZO. Estas condiciones asegurarán que se hayan adoptado las salvaguardas operativas necesarias antes del inicio de las actividades de cada componente y que el gobierno haya asignado recursos suficientes para asegurar la sostenibilidad de la inversión del Banco.

- 3.8 **Supervisión.** Para la supervisión técnica de las obras civiles, se contratarán empresas especializadas para (i) verificar la calidad de las obras civiles mediante el cumplimiento de las especificaciones técnicas; (ii) cuantificar el progreso de las actividades de los contratistas, incluidas medidas para la mitigación de impactos ambientales y sociales; (iii) apoyar a la unidad de ejecución del proyecto en cuestiones generales de gestión de proyectos; (iv) asesorar sobre la necesidad de mejorar los niveles de las actividades, y (v) elaborar informes mensuales sobre la marcha de los proyectos, incluidas las cuestiones relacionadas con la aplicación de medidas de mitigación ambiental y social.
- 3.9 **Adquisiciones.** El Plan de Adquisiciones, que abarca los 72 meses de ejecución del programa a partir de la fecha de elegibilidad del programa, será acordado por el MTCT y el Banco. El Plan de Adquisiciones se actualizará anualmente, siempre que sea necesario o según lo requiera el Banco; las adquisiciones para el proyecto propuesto se regirán por (i) las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (GN-2349-15) y (ii) las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (GN-2350-15).
- 3.10 **Financiamiento retroactivo.** El Banco podrá financiar en forma retroactiva con cargo a los recursos del préstamo gastos elegibles incurridos por el prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo, para financiar actividades previstas en el Componente 3 relacionadas con la reconstrucción de la antena de telecomunicaciones en el aeropuerto PBM, hasta un total de US\$1 millón (5% del monto del préstamo propuesto), siempre que se hayan cumplido procesos de adquisiciones y otros requisitos de elegibilidad sustancialmente similares a los establecidos en el acuerdo de préstamo. Estos gastos deberán haberse efectuado a partir del 8 de mayo de 2024 (fecha de aprobación del perfil del proyecto) y en ningún caso se incluirán gastos realizados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.
- 3.11 **Auditoría.** La auditoría externa del proyecto estará a cargo de una empresa de auditoría independiente aceptable para el Banco y se efectuará de conformidad con la Guía de Informes Financieros y Auditoría Externa de las Operaciones Financiadas por el Banco Interamericano de Desarrollo. La unidad de ejecución del programa se encargará de contratar un auditor externo que sea satisfactorio para el BID para que realice la auditoría del programa como sigue: (i) una auditoría financiera anual que se presentará dentro de los 120 días posteriores al cierre de cada ejercicio fiscal y (ii) una auditoría financiera final del programa que se presentará dentro de los 120 días posteriores a la fecha del último desembolso.
- 3.12 **Gestión financiera.** La gestión financiera del proyecto se llevará a cabo de conformidad con la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (OP-273-12). La programación financiera se realizará sobre la base de los

modelos estándar incluidos en la guía para el desembolso de proyectos del Banco. El Banco determinará los procedimientos de supervisión necesarios para verificar el éxito de la operación, incluidas la auditoría financiera independiente, realizada conforme a las directrices para la presentación de informes financieros, y la auditoría externa de los proyectos financiados por el Banco.

B. Resumen del plan de seguimiento de los resultados

- 3.13 **Planificación y seguimiento.** El plan de seguimiento y evaluación se llevará a cabo durante la ejecución del programa de acuerdo con las metas e indicadores de desempeño identificados en la matriz de resultados. El MTCT preparará un plan operativo anual detallado con 30 días de antelación al fin de cada año calendario. El plan operativo anual correspondiente al año calendario siguiente incluirá: (i) el cronograma de desembolsos proyectado para el año; (ii) un plan del proyecto actualizado; (iii) logros detallados relacionados con las actividades planificadas, productos y resultados, etc.; (iv) un informe de cumplimiento ambiental y social; (v) un análisis del presupuesto, los desembolsos y el plan financiero, y (vi) los indicadores de productos y costos. Los informes semestrales sobre el avance del proyecto, incluido el plan de ejecución plurianual, serán presentados dentro de los 60 días posteriores a cada semestre del año calendario durante el período de desembolso y se centrarán en el cumplimiento de los indicadores de producto y los avances en la consecución de los resultados enunciados en el marco de resultados; se hará un análisis de los problemas con que se haya tropezado y se propondrán medidas correctivas.
- 3.14 **Evaluación.** El MTCT presentará al Banco un informe intermedio de evaluación en formato de informe de terminación de proyecto (ITP), dentro de los 90 días posteriores a la fecha en que se haya desembolsado el 50% de los recursos del préstamo.
- 3.15 La evaluación final será realizada por un evaluador independiente y se presentará al Banco dentro de los 90 días posteriores a la fecha del último desembolso de los recursos del proyecto. La información contenida en el informe final será un insumo para elaborar el ITP. En el informe de evaluación se evaluará el grado en que se lograron los resultados y se cuantificará su impacto en el desarrollo. Los resultados se evaluarán en un solo análisis mediante metodologías ex post y ex ante, como un análisis de costo-beneficio ex post. El análisis ex post replicará el modelo utilizado en el análisis ex ante, realizado como parte de los estudios de viabilidad.
- 3.16 Dado que los principales resultados del objetivo específico de desarrollo 1 tardarán algún tiempo en materializarse después de la finalización del programa y que el proceso de evaluación también será relativamente extenso, la preparación del ITP⁶⁷ comenzará 24 meses después del cierre operativo del programa⁶⁸.

⁶⁷ Directrices para el informe de terminación de proyecto (OP-1696-6).

⁶⁸ Es el caso de los indicadores 1.1, 1.2 y 1.4 del objetivo específico de desarrollo ([enlace requerido 2](#)).

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		SU-L1071
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Alineación con la estrategia institucional del Grupo BID		
Áreas de enfoque operativo		-Igualdad de género e inclusión de grupos poblacionales diversos -Capacidad institucional, estado de derecho, seguridad ciudadana -Infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva -Integración regional
[Marcador de espacio: Indicadores del marco de impacto]		
2. Objetivos de desarrollo del país		
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-3065	Fortalecer la conectividad del transporte y la infraestructura resiliente.
Matriz de resultados del programa de país	GN-3207-3	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2024.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Development Outcomes - Evaluability		Evaluable
3. Evaluación basada en pruebas y solución		8.5
3.1 Diagnóstico del Programa		2.5
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		3.2
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		2.9
4. Análisis económico ex ante		10.0
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, o resultados clave identificados para ACE		1.5
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados		3.0
4.3 Supuestos Razonables		2.5
4.4 Análisis de Sensibilidad		2.0
4.5 Consistencia con la matriz de resultados		1.0
5. Evaluación y seguimiento		8.8
5.1 Mecanismos de Monitoreo		4.0
5.2 Plan de Evaluación		4.8
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad		Medio Alto
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		B
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)		
No-Fiduciarios	Si	Sistema Nacional de Planeación Estratégica, Sistema Nacional de Monitoreo y Evaluación.
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto	Si	SU-T1066; SU-T1152 and SU-T1171

El objetivo general de este proyecto de inversión específica, de US\$25 millones, es contribuir a un sector de transporte aéreo seguro y conectado en Surinam. Los objetivos específicos son: (i) mejorar el cumplimiento de los estándares internacionales de aviación civil, y (ii) mejorar la calidad y resiliencia de la infraestructura del transporte aéreo. Para lograr estos objetivos, el proyecto propone actividades para fortalecer los marcos institucionales y legales de aviación civil, mejorar el control de las operaciones de transporte aéreo a través de equipamiento tecnológico, y mejorar la infraestructura de transporte aéreo en los principales aeropuertos internacionales y locales de Paramaribo, y en el aeródromo de Kwamalasamutu (como piloto de modernización de aeródromos en comunidades aisladas del interior).

El diagnóstico muestra que Surinam obtiene una puntuación relativamente baja en los puntajes de seguridad, conectividad y gobernanza producidos por organizaciones internacionales de transporte aéreo (por ejemplo, posición 153 de 219 países en el puntaje de conectividad de la IATA), y destaca el potencial del transporte aéreo para impulsar el desarrollo económico y el sector privado. También describe las condiciones inadecuadas de la infraestructura en los aeródromos de las comunidades del interior (por ejemplo, el aeródromo de Kwamalasamutu estuvo inactivo durante 21 días en 2023 debido a eventos climáticos).

Los principales indicadores incluidos en la matriz de resultados miden las puntuaciones producidas por organizaciones internacionales, las reducciones en tiempos de viaje y los días de inactividad del aeródromo de Kwamalasamutu. Si bien los indicadores son relevantes, cubren todas las dimensiones de los objetivos y son consistentes con los supuestos de la evaluación económica, aún están pendientes los procesos de recolección de datos necesarios para establecer valores de línea base para varios de ellos. Dado que los cambios institucionales y de gobernanza tardarán meses en asentarse y que el proceso de evaluación por parte de las organizaciones internacionales puede ser largo, el equipo solicita una extensión de 24 meses para comenzar la preparación del PCR después del cierre del proyecto.

La evaluación económica del proyecto utiliza supuestos conservadores basados en evidencia internacional y obtiene una tasa interna de retorno social de 13,9% (valor actual neto de US\$3,1M usando una tasa de descuento del 12%). Los principales beneficios cuantificados están relacionados con reducciones en tiempos de viaje y mejoras en la seguridad de pasajeros nacionales e internacionales. El plan de evaluación propone realizar un análisis de antes y después para evaluar la efectividad de los indicadores de objetivos general y específicos, y un análisis costo-beneficio ex post para evaluar el retorno social del proyecto al cierre.

MATRIZ DE RESULTADOS

Objetivo del programa:	El objetivo general del programa es contribuir al establecimiento de un sector de transporte aéreo seguro y conectado en Suriname. Los objetivos específicos son (i) mejorar el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad y protección de la aviación civil y (ii) aumentar la calidad y resiliencia de la infraestructura del transporte aéreo.
-------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

OBJETIVO GENERAL DE DESARROLLO

Indicadores	Unidad de medida	Valor de referencia	Año inicial de referencia	Año previsto para la consecución	Meta	Medios de verificación	Observaciones
Objetivo general de desarrollo Contribuir al establecimiento de un sector de transporte aéreo seguro y conectado en Suriname							
1.1 Puntuación de implementación efectiva (EI) para la Auditoría Universal de Vigilancia de la Seguridad para Suriname	%	46,91	2012	2031	67,16	Próximo informe del Programa de Auditoría Universal de Vigilancia de la Seguridad de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)	Enlace requerido 2: Cuadro 4
1.2 Índice de conectividad de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)	Puntuación	2.844	2019	2032	Por determinar	Próximo informe sobre la puntuación de conectividad de la IATA tras la terminación del proyecto	Enlace requerido 2: Cuadro 4
1.3 Número de pasajeros internacionales en Suriname	Número	259.087	2019	2031	337.014	Estadísticas del Aeropuerto Internacional Johan Adolf Pengel ¹	Enlace requerido 2: Cuadro 4

¹ [Estadísticas del Aeropuerto Internacional Johan Adolf Pengel.](#)

OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE DESARROLLO

Indicadores	Unidad de medida	Valor de referencia	Año inicial de referencia	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Fin del proyecto	Medios de verificación	Observaciones
Objetivo específico de desarrollo 1: Mejorar el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad y protección de la aviación civil												
1.1 Puntuación de independencia de la Gobernanza de los Reguladores Sectoriales para la Aviación Civil de la OCDE.	Índice (0 a 6)	3,00	2019	-	-	-	-	-	2,24	< 2,24	Metodología de los "Indicadores de la OCDE sobre la Gobernanza de los Reguladores Sectoriales"	Enlace requerido 2: Cuadro 4
1.2 Puntuación de rendición de cuentas de la Gobernanza de los Reguladores Sectoriales para la Aviación Civil de la OCDE.	Índice (0 a 6)	5,45	2019	-	-	-	-	-	2,95	< 2,95	Metodología de los "Indicadores de la OCDE sobre la Gobernanza de los Reguladores Sectoriales"	
1.3 Tiempos de facturación y salida de pasajeros en los aeropuertos PBM y SMZO.	Minutos	Por determinar ²	2024	-	-	-	-	-	Por determinar (-12 minutos)	Por determinar (-12 minutos)	Encuesta ex ante y ex post (AML y CADSUR)	Enlace requerido 2: Cuadro 4
1.4 Puntuación en investigación de accidentes.	%	12,5%	2012	-	-	-	-	-	-	54,06%	Puntuación del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad respecto de la implementación efectiva en el protocolo de Investigación de Accidentes e Incidentes, del próximo informe del programa para Suriname (OACI)	Enlace requerido 2: Cuadro 4

² Todos los valores de referencia estarán disponibles antes del taller de inicio de la operación y se medirán a través de encuestas específicas y la recopilación de datos con financiamiento de la operación de cooperación técnica (SU-T1171), cuya ejecución está en curso.

Indicadores	Unidad de medida	Valor de referencia	Año inicial de referencia	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Fin del proyecto	Medios de verificación	Observaciones
Objetivo específico de desarrollo 2: Aumentar la calidad y la resiliencia de la infraestructura relativa al transporte aéreo												
2.1 Tiempos de despegue de los aviones en los aeropuertos PBM y SMZO.	Minutos	Por determinar ³	2024	-	-	-	-	-	Por determinar (-25 minutos)	Por determinar (-25 minutos)	Encuesta ex ante y ex post (AML y CADSUR)	Enlace requerido 2: Cuadro 4
2.2 Tiempos de rodaje de llegada y de salida de los aviones en los aeropuertos PBM y SMZO.	Minutos	Por determinar ⁴	2024	-	-	-	-	-	Por determinar (-30 minutos)	Por determinar (-30 minutos)	Encuesta ex ante y ex post (AML y CADSUR)	Enlace requerido 2: Cuadro 4
2.3 Nivel de satisfacción de las mujeres que viajan con niños.	%	Por determinar ⁵	2024	-	-	-	-	-	-	Por determinar	Encuesta ex ante y ex post	Enlace requerido 2: Cuadro 4
2.4 Plazos de entrega de libros de texto y equipos de mantenimiento escolar a la aldea amerindia Tiriyo de Kwamalasamutu.	Días	Por determinar ⁶	2024	-	-	-	-	-	-	Por determinar	Estudio ex ante y ex post	Enlace requerido 2: Cuadro 4
2.5 Número de días de inactividad al año para el aeropuerto SMSM que presta servicio a la aldea amerindia Tiriyo de Kwamalasamutu como consecuencia de las condiciones inadecuadas de la pista de aterrizaje, causadas por fenómenos relacionados con el clima.	Días	21	2023	-	-	-	-	-	0	0	Informes de pista diarios desde la sala de radio del aeródromo SMZO (con vuelos a todo el país)	

³ Íbid.

⁴ Íbid.

⁵ Íbid.

⁶ Íbid.

PRODUCTOS

Indicadores	Unidad de medida	Valor de referencia	Año inicial de referencia	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Fin del proyecto	Medios de verificación	Observaciones
Componente 1: Mejoras en el marco institucional y jurídico												
1.1 Empresa especializada en apoyar a la unidad de ejecución del proyecto y contribuir a los estudios de preinversión.	Número	0	2024	-	1	-	-	-	-	1	Informe final de la unidad de ejecución del proyecto	
1.2 Redacción y presentación al Gobierno de Suriname de un nuevo marco jurídico para la aviación.	Número	0	2024	-	1	-	-	-	-	1	Informe semestral	
1.3 Propuesta de nueva documentación normativa y material de orientación para la Administración de Seguridad de la Aviación Civil de Suriname.	Número	0	2024	-	-	1	-	-	-	1	Informe semestral	
1.4 Propuesta de Plan de Acción Estatal para el combustible de aviación sostenible.	Número	0	2024	-	-	-	-	1	-	1	Informe semestral	Enlace requerido 2: Cuadro 3
1.5 Reuniones de gestión de las comunicaciones y difusión entre las partes interesadas	Número	0	2024	1	1	1	1	1	1	6	Informes semestrales	
1.6 Elaboración de un diagnóstico, una política y un plan de acción en materia de género.	Número	0	2024	-	1	-	-	-	-	1	Informe semestral	
Componente 2: Mejoras en el control y las operaciones del transporte aéreo												
2.1 Adquisición de equipos de aeródromos y ayudas terrestres.	Número de equipos	0	2024	-	-	3	-	-	-	3	Informe semestral	Enlace requerido 2: Cuadro 3
2.2 Adquisición de equipos de comunicaciones, navegación y vigilancia.	Número de equipos	0	2024	-	-	5	5	7	-	17	Informe semestral de la unidad de ejecución del proyecto	

Indicadores	Unidad de medida	Valor de referencia	Año inicial de referencia	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Fin del proyecto	Medios de verificación	Observaciones
2.3 Creación de la nueva Administración de Investigación de Accidentes Aéreos (AIA).	Número	0	2024	-	-	1	-	-	-	1	Informe semestral	
2.4 Adquisición de programas informáticos y sistemas de búsqueda y rescate (SAR).	Número de programas informáticos y sistemas	0	2024	-	-	2	-	-	-	2	Informe semestral	
2.5 Definición de una nueva estructura de tarifas y mecanismo de recaudación basados en normas internacionales.	Número	0	2024	-	-	-	1	-	-	1	Informe semestral	
2.6 Nuevos manifiestos de vuelo actualizados para el transporte nacional de pasajeros y carga.	Número	0	2024	-	-	-	1	-	-	1	Informe semestral	
2.7 Instalación de tecnologías y equipos digitales en los principales aeródromos	Número de aeródromos	0	2024	0	6	6	7	7	7	33	Informe semestral	
2.8 Inspección y vigilancia	Número de inspecciones	0	2024	1	1	1	1	1	1	6	Informe semestral	Enlace requerido 2: Cuadro 3
Componente 3: Mejora y mantenimiento de la infraestructura de transporte aéreo de Suriname												
3.1 Adquisición e instalación de equipos de comunicaciones para el aeropuerto PBM.	Número de equipos	0	2024	-	1	-	-	-	-	1	Informe semestral	Enlace requerido 2: Cuadro 3
3.2 Capacitación y fomento de la capacidad en el aeropuerto PBM.	Número de participantes	0	2024	-	-	20	-	-	-	20	Informe semestral	
3.3 Rehabilitación o mejora de las instalaciones terrestres existentes, teniendo en cuenta las medidas de eficiencia energética para el aeródromo SMZO.	Número de instalaciones	0	2024	-	-	-	1	-	1	2	Informe semestral	Enlace requerido 2: Cuadro 3

Indicadores	Unidad de medida	Valor de referencia	Año inicial de referencia	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Fin del proyecto	Medios de verificación	Observaciones
3.4 Puesta en funcionamiento de instalaciones de atención, como baños adaptados para niños y salas de lactancia.	Número de instalaciones	0	2024	1	-	-	-	-	-	1	Informe semestral	
3.5 Adquisición e instalación de equipos aeronáuticos para el aeródromo SMZO que se conformen a las normas y etiquetado de eficiencia energética de la Agencia Internacional de la Energía (AIE) ⁷ .	Número de equipos	0	2024	-	4	-	-	-	-	4	Informe semestral	Enlace requerido 2: Cuadro 3
3.6 Puestos de trabajo y pasantías creados para mujeres y personas con discapacidades en los aeropuertos PBM y SMZO.	Número de pasantes y puestos de trabajo	0	2024	-	-	-	4	4	4	12	Informe semestral	Enlace requerido 2: Cuadro 3
3.7 Mejora de la pista de aterrizaje del aeródromo SMSM, que presta servicio a la aldea amerindia Tiriyo de Kwamalasamutu (adaptada a todo tipo de clima).	Número de pistas mejoradas	0	2024	-	-	1	-	-	-	1	Informe de supervisión de obra	Enlace requerido 2: Cuadro 3
3.8 Adquisición de equipos aeronáuticos para el aeródromo SMSM, que se conforme a las normas y etiquetado de eficiencia energética de la AIE.	Número de equipos	0	2024	-	4	-	-	-	-	4	Informe semestral	Enlace requerido 2: Cuadro 3
3.9 Capacitación y fomento de la capacidad de las comunidades locales (pueblos amerindios)	Número de participantes	0	2024	-	-	2	2	3	3	10	Informe semestral	

⁷ AIE: Agencia Internacional de la Energía.

Indicadores	Unidad de medida	Valor de referencia	Año inicial de referencia	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Fin del proyecto	Medios de verificación	Observaciones
para la planificación, intervención y mantenimiento de la resiliencia en caso de desastres.												

País: Suriname

División: TSP

Operación No.: SU-L1071

Año: 2024

ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS

Organismo ejecutor: Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Turismo (MTCT)

Nombre de la operación: Apoyo al Sector de Transporte Aéreo en Suriname

I. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR

1. Uso de los sistemas nacionales en la operación¹.

<input type="checkbox"/> Presupuesto	<input type="checkbox"/> Presentación de informes	<input type="checkbox"/> Sistema de información	<input type="checkbox"/> Licitación pública nacional (LPN)
<input type="checkbox"/> Tesorería	<input type="checkbox"/> Auditoría interna	<input type="checkbox"/> Comparación de precios	<input type="checkbox"/> Otros
<input type="checkbox"/> Contabilidad	<input type="checkbox"/> Control externo	<input type="checkbox"/> Consultores individuales	<input type="checkbox"/> Otros

2. Mecanismo de ejecución fiduciaria

<input checked="" type="checkbox"/>	Particularidades de la ejecución fiduciaria	Este préstamo será ejecutado por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Turismo.
-------------------------------------	---------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------

3. Capacidad fiduciaria

Capacidad fiduciaria del organismo ejecutor	Los resultados de la evaluación de la Plataforma para el Análisis de la Capacidad Institucional (PACI), con personal del MTCT, además de la revisión y el análisis de la documentación proporcionada por su personal, indican que el MTCT tiene una capacidad relativamente débil para llevar a cabo la ejecución del proyecto propuesto con financiamiento del BID. Desde una perspectiva general, las principales lagunas existentes en las disposiciones institucionales se centran en la insuficiencia de políticas formalizadas y documentadas en materia de ejecución de proyectos, las deficiencias en la gobernanza y gestión de los proyectos, la experiencia limitada en la aplicación de las políticas del BID en la gestión de proyectos, la gestión financiera, la gestión de adquisiciones, la gestión de requisitos ambientales, sociales, de salud y seguridad y el uso de herramientas de gestión de proyectos.
---------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

¹ Cualquier sistema o subsistema que sea aprobado con posterioridad podría ser aplicable a la operación, de acuerdo con los términos de la validación del Banco.

4. Riesgos fiduciarios y respuesta al riesgo

Taxonomía de riesgos	Riesgo	Nivel de riesgo	Respuesta al riesgo
Recursos humanos	Si hubiera una pérdida de conocimiento institucional debido a los cambios en el personal de gestión ejecutiva del MTCT, el ritmo de ejecución de los proyectos bien podría disminuir.	Medio-alto	Formular y aplicar una estrategia y un plan de gestión del conocimiento que comprenda la documentación de todos los procedimientos/procedimientos operativos estándar, los procesos, las políticas, las lecciones aprendidas y las constancias de problemas relevantes.
Procesos internos	Si la unidad de ejecución del proyecto dentro del MTCT no se establece de manera oportuna para ejecutar los trabajos del proyecto, es posible que se produzcan demoras en la ejecución general del proyecto.	Medio-alto	Asegurar que el establecimiento de la unidad de ejecución del proyecto sea una condición previa al primer desembolso.
Procesos internos	Si la oficina o la empresa externas de gestión del proyecto no se contrata e institucionaliza dentro del MTCT de manera oportuna, el fortalecimiento institucional de la gestión de proyectos de la unidad de ejecución del proyecto del MTCT puede verse afectado negativamente, lo que limitará la ejecución del proyecto.	Medio-alto	Asegurar que la oficina o empresa externas de gestión del proyecto sea una condición previa al primer desembolso.
Recursos humanos	Si las partes interesadas internas y externas, los departamentos, los ministerios y los organismos reguladores obran con lentitud en la prestación de apoyo técnico al proyecto y sus actividades conexas, esto puede provocar retrasos en la consecución de los resultados clave del proyecto.	Medio-alto	Constituir y valerse de un comité directivo del proyecto.

5. Políticas y guías aplicables a la operación: Las adquisiciones y contrataciones se conformarán a las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (GN-2349-15) y a las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (GN-2350-15), así como a los acuerdos fiduciarios incluidos en este documento, a partir de enero de 2020.

6. Excepciones a políticas y guías: No se aplica.

II. ASPECTOS A SER CONSIDERADOS EN LAS CONDICIONES ESPECIALES DEL ACUERDO DE PRÉSTAMO

<p>Condiciones previas al primer desembolso: No se aplica</p>
<p>Tipo de cambio: A efectos de lo estipulado en el Artículo 4.10 de las Condiciones Generales, las partes convienen en que el tipo de cambio aplicable será el indicado en el párrafo (b)(i) de dicho artículo. A los efectos de determinar la equivalencia de los gastos incurridos en moneda local con cargo a los recursos adicionales o del reembolso de los gastos con cargo al préstamo, el tipo de cambio acordado será el tipo de cambio vigente en la fecha efectiva en que el prestatario, el organismo executor o cualquier otra persona física o jurídica a la que se le haya conferido la facultad de incurrir en gastos realice los pagos correspondientes al contratista, proveedor o beneficiario.</p>
<p>Tipo de auditoría: Durante el período de desembolso del préstamo, el organismo executor presentará al Banco los estados financieros anuales auditados dentro de los 120 días posteriores al cierre del ejercicio fiscal. La auditoría será realizada por una empresa de auditoría independiente aceptable para el Banco. El alcance de la auditoría y las consideraciones conexas se registrarán por la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el Banco (OP-273-12) y las Guías de Informes Financieros Auditoría Externa de las Operaciones Financiadas por el Banco Interamericano de Desarrollo. El informe financiero auditado final se presentará dentro de los 120 días posteriores al último desembolso del préstamo. Los costos de auditoría se financiarán con cargo a los recursos del proyecto.</p>

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

<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Documentos de licitación</p>	<p>Para la adquisición de bienes y la contratación de servicios distintos de los de consultoría realizados de acuerdo con las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (GN-2349-15), sujetos a licitación pública internacional, se utilizarán los documentos de licitación estándar del Banco o los acordados entre el organismo executor y el Banco para la adquisición o contratación pertinente. Asimismo, la selección y contratación de los servicios de consultoría se llevará a cabo de acuerdo con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (GN-2350-15) y para la selección en particular se utilizará la Solicitud Estándar de Propuestas emitida por el Banco o la acordada entre el organismo executor y el Banco. La revisión de las especificaciones técnicas, así como de los términos de referencia de las contrataciones durante la preparación de los procesos de selección, es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto. Este examen técnico puede ser ex ante y es independiente del método de examen de la contratación.</p> <p>En la adquisición de paneles solares se incorporarán todas las medidas dirigidas a abordar el riesgo de que se recurra a trabajo forzado en la cadena de abastecimiento primaria de los proveedores de paneles solares, en línea con las Medidas del Grupo BID para Abordar el Riesgo de Trabajo Forzoso en la Cadena de Suministro de</p>
-------------------------------------	---------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		Paneles Solares con Componentes de Silicio (GN-3062). Además, los documentos de licitación incorporarán disposiciones dirigidas a mitigar los riesgos ambientales y sociales, entre ellos el trabajo forzoso y otros impactos. Los documentos de licitación podrán incluir criterios de evaluación ambiental y social. Los procesos de adquisiciones que incluyan módulos solares con componentes de silicio se someterán a una revisión ex ante y a un seguimiento centralizado.
<input checked="" type="checkbox"/>	Financiamiento retroactivo de contrataciones anticipadas	El Banco podrá financiar retroactivamente con cargo a los recursos del préstamo, hasta la suma de US\$1.000.000,00 (5% del monto propuesto del préstamo) para la adquisición e instalación de la nueva torre de comunicaciones en el Aeropuerto Internacional Johan Adolf Pengel, en el marco del componente elegible 3 "Mejoras en el control y las operaciones del transporte aéreo", siempre que los requisitos estén de acuerdo con los establecidos en el contrato de préstamo. Estos gastos deben haberse efectuado a partir de la fecha de aprobación del perfil del proyecto el 9 de mayo de 2024, pero en ningún caso se incluirán los gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo (véanse los documentos GN-2349-15, GN-2350-15 y el párrafo I(a) de la Política del Banco sobre reconocimiento de gastos, financiamiento retroactivo y adquisición anticipada (GN-2259-1)).
<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión de adquisiciones	En vista de la escasa capacidad del organismo ejecutor y la unidad de ejecución del proyecto, el método de supervisión será ex ante. En las visitas de supervisión se examinará la posibilidad de pasar a una supervisión ex post.
<input checked="" type="checkbox"/>	Registros y archivos	La unidad de ejecución del proyecto tendrá la responsabilidad de mantener los archivos y registros del proyecto. Todos los registros y archivos se mantendrán de acuerdo con estándares aceptables para el Banco (mejores prácticas) y se conservarán durante un mínimo de siete años después del fin del período de ejecución del proyecto.

Principales adquisiciones y contrataciones

Descripción de la adquisición	Método de selección	Nuevos procedimientos y herramientas	Fecha estimada	Monto estimado (miles de US\$)
Bienes				
Equipos de los servicios de rescate y extinción de incendios de aeronaves	Licitación pública internacional (LPI)		1 de octubre de 2029	900
Equipos de comunicación, navegación y vigilancia para el aeropuerto Zorg en Hoop	Licitación pública internacional (LPI)		1 de agosto de 2027	3.500

Descripción de la adquisición	Método de selección	Nuevos procedimientos y herramientas	Fecha estimada	Monto estimado (miles de US\$)
Obras				
Mejora de la infraestructura de TIC en el aeropuerto Zorg en Hoop	Licitación pública internacional (LPI)		1 de agosto de 2026	900
Adquisición e instalación de equipo de comunicaciones para la Antena de Comunicaciones (JAPI) en el aeropuerto PBM	Licitación pública internacional (LPI)		1 de septiembre de 2025	500
Construcción de la Antena de Comunicaciones e instalación de equipos (JAPI)	Licitación pública internacional (LPI)		1 de septiembre de 2025	500
Diseño y construcción de pistas de aterrizaje adaptadas a todo tipo de clima, incluido el mantenimiento	Licitación pública internacional (LPI)		1 de enero de 2027	3.000
Empresas consultoras				
Mejoras en la vigilancia de la navegación aérea y elaboración de manifiestos de vuelo actualizados para cargas y pasajeros de cabotaje	Selección basada en las calificaciones de los consultores (CQS)		1 de noviembre de 2027	75
Empresa especializada para dar apoyo a la unidad de ejecución del proyecto	Selección basada en la calidad y el costo (SBCC)		1 de octubre de 2025	1.875
Consultores individuales				
Mejora de la integración regional del sector de la aviación de Suriname	Selección de un consultor individual (mediante invitación abierta)		1 de marzo de 2025	295

Para acceder,  [Plan de Adquisiciones – 18 meses](#)

IV. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA GESTIÓN FINANCIERA

<input checked="" type="checkbox"/>	Programación y presupuesto	El organismo ejecutor preparará e implementará un plan operativo, que incluirá el plan presupuestario, el plan de adquisiciones y el plan financiero, en consonancia con el plan financiero de 12 meses que se deberá presentar. El prestatario se ha comprometido a asignar, para cada ejercicio fiscal de la ejecución del programa, un espacio fiscal adecuado para asegurar la ejecución irrestricta del programa.
<input checked="" type="checkbox"/>	Tesorería y gestión de desembolsos	El mecanismo de desembolso será manual y se conformará a los métodos establecidos en la política OP-273-12 y el manual de desembolsos. La moneda para gestionar la operación es el dólar estadounidense. La operación generalmente se atenderá a un ejercicio financiero semestral debido al ciclo de planificación del proyecto. La modalidad preferencial de desembolso será un adelanto de fondos, pero también habrá otras modalidades de desembolso disponibles. Se prevé que la operación justifique el 80% de los saldos acumulados pendientes de justificación antes de solicitar un nuevo anticipo de fondos.
<input checked="" type="checkbox"/>	Contabilidad, sistemas de información e informes	Normas contables específicas: Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF). Informes contables: El organismo ejecutor utilizará el programa informático de contabilidad y gestión financiera QuickBooks, que actualmente se utiliza para la presentación de informes contables y financieros de muchos programas en el país. Los estados financieros del programa se prepararán de conformidad con las normas del BID, dado que la reforma de la gestión de las finanzas públicas aún está en proceso. El especialista financiero debe mantener bajo su responsabilidad registros y sistemas auxiliares (por ejemplo, QuickBooks o similares).
<input checked="" type="checkbox"/>	Control externo: auditoría financiera externa e informes del proyecto	El prestatario y el organismo ejecutor, de conformidad con lo acordado con el Banco, contratarán los servicios de un gabinete de auditoría mediante un proceso de licitación. El alcance de la auditoría y las consideraciones conexas se regirán por la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el Banco (OP-273-12) y las Guías de Informes Financieros Auditoría Externa de las Operaciones Financiadas por el Banco Interamericano de Desarrollo. Las auditorías financieras anuales y los informes de aseguramiento deberán presentarse dentro de los 120 días posteriores al fin de un ejercicio fiscal y dentro de los 120 días posteriores a la fecha del último desembolso.
<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión financiera del proyecto	Se harán visitas o reuniones financieras, contables y de inspección institucional para (i) la revisión de la conciliación y documentación justificativa de los desembolsos; (ii) el cumplimiento de los procedimientos financieros y de contratación; (iii) la revisión del cumplimiento de los criterios de concesión del préstamo, y (iv) el seguimiento de las conclusiones y recomendaciones de las auditorías. La revisión de los desembolsos será ex post.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-__/24

Suriname. Préstamo ____/OC-SU a la República de Suriname
Apoyo al Sector de Transporte Aéreo en Suriname

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Suriname, como prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del programa “Apoyo al Sector de Transporte Aéreo en Suriname”. Dicho financiamiento será hasta por la suma de US\$25.000.000, que formen parte de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Términos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen del Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el ____ de _____ de 2024)