

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

BELIZE

**FINANCIAMIENTO ADICIONAL PARA EL PROYECTO DE REHABILITACIÓN DE
LA CARRETERA GEORGE PRICE**

(BL-L1029)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por Christopher Persaud (TSP/CBH), Jefe del Equipo; Ernesto Monter (INE/TSP), Jefe Adjunto del Equipo; Isabel Cristina Granada, Reinaldo Fioravanti, Borja Castro y Paola Rodríguez (INE/TSP); Amado Crotte (TSP/CME); Jane Chow (CID/CBL); Mónica Lugo y Lidia Brianza (LEG/SGO); Brodrick Watson y Patricia Payen (FMP/CBL); y Natasha Kate Ward y Rodolfo Tello (VPS/ESG).

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

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO

I.	DESCRIPCIÓN Y SUPERVISIÓN DE RESULTADOS.....	1
A.	Antecedentes, problema abordado y justificación	1
B.	Objetivo, componentes y costos	15
C.	Indicadores de resultados fundamentales	16
II.	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS.....	17
A.	Instrumentos de financiación	17
B.	Riesgos de salvaguardia ambiental y social	18
C.	Riesgo fiduciario	19
D.	Otros problemas y riesgos clave.....	19
III.	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN	20
A.	Resumen de las disposiciones de implementación.....	20
B.	Resumen de las disposiciones para el seguimiento de los resultados	21

APÉNDICES

Proyecto de resolución

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

ENLACES
REQUERIDOS
1. Plan de ejecución plurianual y plan operativo anual
2. Mecanismos de seguimiento y evaluación
3. Informe de gestión ambiental y social (IGAS)
4. Plan de adquisiciones
OPCIONALES
1. Opciones técnicas y diseño
2. Análisis del costo y de la viabilidad económica del proyecto
3. Informe de avance
4. Revisión del diseño
5. Integración regional
6. Evaluación de la capacidad institucional
7. Evaluación del impacto ambiental y social 2014
8. Evaluación del impacto ambiental y social, versión modificada 2018
9. Plan de reasentamiento y medios de subsistencia
10. Manual de operaciones del proyecto
11. Cumplimiento de la política del BID sobre el financiamiento adicional de sobre costos
12. Contribución al financiamiento climático
13. Filtro de Política de Salvaguardias y Formulario de Análisis de Salvaguardias

SIGLAS Y ABREVIATURAS

BDC	Banco de Desarrollo del Caribe
CNTMP	<i>Comprehensive National Transportation Master Plan</i> [Plan Maestro Integral de Transporte Nacional]
ESMP	Plan de gestión ambiental y social
IGAS	Informe de gestión ambiental y social
FIC	Facilidad de Inversión para el Caribe
HDM-4	Modelo 4 de desarrollo y gestión de carreteras
MOW	<i>Ministry of Works</i> [Ministerio de Obras]
PIB	Producto interno bruto
PMR	Informe de seguimiento del proyecto
RICAM	Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas
SECI	Sistema de Evaluación de la Capacidad Institucional
SIB	Instituto de Estadística de Belize
TIRE	Tasa interna de rendimiento económico
UE	Unión Europea
UEP	Unidad de ejecución del proyecto
UGP	Unidad de gestión del programa
VPN	Valor presente neto

RESUMEN DEL PROYECTO

BELIZE

FINANCIAMIENTO ADICIONAL PARA EL PROYECTO DE REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA GEORGE PRICE (BL-L1029)

Términos y condiciones financieros						
Prestatario: Belize				Facilidad de Financiamiento Flexible ^(a)		
				Plazo de amortización:	25 años	
Organismo ejecutor: Ministerio de Obras (MOW)				Período de desembolso:	4 años	
				Período de gracia:	5,5 años ^(b)	
Fuente	Financiamiento aprobado 3344/OC-BL (US\$)	Adición propuesta (US\$)	%	Tasa de interés:	Basada en la LIBOR	
				Comisión de crédito:	(c)	
BID (Capital Ordinario) ^(d) :	27.000.000	7.000.000	100	Comisión de inspección y vigilancia:	(c)	
Otras fuentes:	5.500.000	0	0	Vida promedio ponderada:	15,25 años	
Contrapartida local:	1.528.000	0	0	Moneda de aprobación:	Dólares de los Estados Unidos de América	
Total:	34.028.000	7.000.000	100			
Esquema del proyecto						
Objetivo/Descripción del proyecto: El objetivo general es contribuir a la productividad y la integración económica de Belize. El objetivo específico es proporcionar recursos adicionales para completar el proyecto de Rehabilitación de la Carretera George Price (3344/OC-BL), que busca mejorar sustancialmente la conectividad vial entre los principales distritos de Belize y con el resto de Centroamérica. Esto se logrará mediante la rehabilitación de la infraestructura vial de la carretera George Price entre la milla 47,9 en Belmopan y la milla 67,3 en Santa Elena para ajustarla a las normas nacionales, con lo cual se disminuirán el tiempo y los costos de desplazamiento, se reducirán las muertes y lesiones por accidentes de tránsito y se asegurará el acceso vial mediante la mejora de la resiliencia del corredor al cambio climático (véase el párrafo 1.41).						
Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso: El comité coordinador del proyecto deberá aprobar el manual de operaciones del proyecto (véanse el enlace opcional #10 y el párrafo 3.3). En el Anexo B del informe de gestión ambiental y social (IGAS) figuran otras condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso.						
Cláusulas contractuales especiales de ejecución: Véanse las condiciones especiales de ejecución que figuran en el Anexo B del IGAS.						
Alineación estratégica						
Desafíos ^(e) :			SI	<input type="checkbox"/>	PI <input checked="" type="checkbox"/>	IE <input checked="" type="checkbox"/>
Temas transversales ^(f) :			GD	<input checked="" type="checkbox"/>	CC <input checked="" type="checkbox"/>	CI <input type="checkbox"/>

^(a) En virtud de la Facilidad de Financiamiento Flexible (documento FN-655-1), el prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones al calendario de amortización, así como conversiones de moneda y de tasa de interés. Al considerar tales solicitudes, el Banco tomará en cuenta las condiciones del mercado, así como los factores de carácter operativo y de gestión de riesgos.

^(b) En virtud de las opciones de reembolso flexibles de la Facilidad de Financiamiento Flexible, es posible modificar el período de gracia siempre que no se excedan la vida promedio ponderada original y la última fecha de pago, tal como se estipulan 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) De conformidad con el documento AB-2990, el desembolso de los recursos del préstamo estará sujeto a los siguientes límites: (i) hasta el 15% durante los primeros 12 meses; (ii) hasta el 30% durante los primeros 24 meses; y (iii) hasta el 50% durante los primeros 36 meses. Todos estos plazos se contarán a partir de la fecha en que el Directorio Ejecutivo apruebe la operación de préstamo (véase el párrafo 2.2).

^(e) SI (inclusión social e igualdad); PI (productividad e innovación); y EI (integración económica).

^(f) GD (igualdad de género y diversidad); CC (cambio climático y sostenibilidad ambiental); e IC (capacidad institucional y Estado de derecho).

I. DESCRIPCIÓN Y SEGUIMIENTO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, problema abordado y justificación

- 1.1 **Aspectos generales.** Belize es un pequeño país tropical con una población de 387.979 habitantes ligeramente esparcida por el territorio¹. El país y su infraestructura, especialmente en las zonas costeras bajas, son críticamente vulnerables a frecuentes tormentas tropicales y huracanes, daños por inundaciones y la elevación del nivel del mar. El producto interno bruto (PIB) registró una tasa anual promedio de crecimiento del 2,25% entre 2007 y 2016, en tanto que el ingreso per cápita se mantuvo en alrededor de US\$4.780 durante los últimos cinco años². La pobreza sigue siendo elevada con una tasa del 41%³. La economía de Belize depende significativamente del turismo y la agricultura⁴. La insuficiente calidad de la infraestructura de transporte encarece los costos del transporte⁵, constriñe la expansión de las importaciones y exportaciones, impide el cultivo de tierras disponibles debido a un acceso deficiente y limita los viajes turísticos a sitios culturales y ecológicos importantes en todo el país. Por lo tanto, el Banco estima que la cantidad y calidad de la infraestructura de transporte son una restricción vinculante para el crecimiento económico del país⁶.
- 1.2 Cayo, el distrito más grande de Belize, ocupa el segundo lugar entre los más poblados, después del distrito de Belize, y registra la tasa más elevada de crecimiento demográfico⁷. Se encuentra en el centro del país, entre el distrito de Belize y Guatemala. Las ciudades gemelas de San Ignacio y Santa Elena son la segunda zona urbana más poblada del país y el asiento de la mayor parte del sector de turismo interno del país con varios alojamientos ecológicos, complejos turísticos y una concentración de importantes sitios mayas. La zona aledaña a la comunidad de Spanish Lookout (centro-norte del distrito) contiene una de las zonas agrícolas y agroindustriales más grandes de Belize y es el centro de toda la industria petrolera del país.
- 1.3 **Transporte vial.** El transporte vial es el principal medio de transporte de carga y pasajeros en Belize y, por tanto, un mecanismo fundamental para el desarrollo económico. La principal red vial principal del país tiene solo dos conexiones terrestres con la de los países vecinos, Guatemala y México, lo que le da una gran importancia a esos dos corredores, la carretera George Price y la carretera Phillip Goldson, dentro del comercio terrestre de Belize y su integración con la región mesoamericana.

¹ <http://sib.org.bz>, 2017.

² Banco Central de Belize. *Major Economic Indicators*, 2018.

³ *Country Poverty Assessment*, 2010.

⁴ De acuerdo con el [Consejo Mundial de Viajes y Turismo \(WTTC\)](#), en 2017 el turismo representó el 38,1% del PIB, y según el [Index Mundi Belize economic profile](#) la agricultura representó el 9,7% del PIB.

⁵ BID. *Belize Transport Sector Policy Note 2013*. Costos del sector de transporte (precio promedio de flete de un contenedor de 40 pies US\$/km): Belize, 2,6; Nicaragua, 1,21; El Salvador, 1,34; México, 1,42; Costa Rica, 1,6; Panamá, 1,85; Colombia, 2,9; Honduras, 3,3; y República Dominicana, 4,75.

⁶ BID. Nota técnica. [Rekindling Economic Growth in Belize. Dougal Martin, 2013](#).

⁷ Instituto de Estadística de Belize (SIB). Estimaciones posteriores al censo 2010-2017.

- 1.4 La red vial de Belize tiene una longitud de 5.050 km⁸, de los cuales 601 km son carreteras principales o autopistas, 765 km son carreteras secundarias y 3.684 km son carreteras rurales. Solo el 20% de la red vial está pavimentada, siendo esta la tasa de pavimentación más baja de América Latina y el Caribe⁹. La actual red de carreteras y puentes se ve gravemente afectada por las inundaciones. Durante los últimos decenios, las tormentas tropicales y los huracanes han azotado constantemente al país¹⁰. Es probable que los efectos empeoren debido al aumento de las precipitaciones y a la elevación del nivel del mar relacionados con la variabilidad climática y el cambio climático¹¹. El mantenimiento insuficiente y las alieaneaciones viales diseñadas de manera deficiente están contribuyendo tanto a los elevados costos de los fletes internos¹² como a una de las tasas más altas de muertes por accidentes de tránsito de América Latina y el Caribe¹³.
- 1.5 **Mantenimiento insuficiente.** El mantenimiento es insuficiente, lo que hace que la red de carreteras pavimentadas se deteriore a un ritmo acelerado. El resultado es un pavimento y arcenes deteriorados, una marcación y señalización viales deficientes y un drenaje en malas condiciones. En el Plan Maestro Integral de Transporte Nacional (CNTMP) (2018) se señala que la condición de la superficie de la red vial primaria es deficiente en 27%, de mediana calidad en 69% y satisfactoria solo en 4%. Esto se ha atribuido principalmente a que (i) el Gobierno de Belize no está en condiciones de obtener y administrar flujos de fondos adecuados y estables para el mantenimiento vial; (ii) la unidad de mantenimiento vial es deficiente y está mal equipada; y (iii) los niveles de tráfico han aumentado debido a un incremento en el movimiento de bienes y servicios y la expansión en los sectores del turismo y la agricultura.
- 1.6 **La carretera George Price.** La carretera George Price, antes denominada carretera del Oeste, es una vía de dos carriles que conecta (i) Ciudad de Belize, el centro comercial; (ii) Belmopan, la capital nacional; (iii) San Ignacio y Santa Elena; y (iv) Benque Viejo en la frontera con Guatemala. La carretera George Price fue construida en los años treinta y rehabilitada por última vez a mediados de los años

⁸ El BID financió el Plan Maestro Integral de Transporte Nacional; EGIS International and Transconsult, 2017.

⁹ BID. *Belize Transport Sector Policy Note 2013*, sobre la base de información suministrada por el Ministerio de Obras y Transporte (porcentaje de caminos pavimentados): Belize, 20 (2010); América Latina y el Caribe, 22,45 (2010); Suriname, 26 (2000); El Salvador, 46,9 (2006); República Dominicana, 49,4 (2005); Jamaica, 73,3 (2005); Guyana, 7,4 (2001); Haití, 24,3 (2001); México, 35,3 (2008); y Guatemala, 59,1% (2010).

¹⁰ Según datos del Servicio Meteorológico Nacional de los Estados Unidos, hubo depresiones tropicales, tormentas tropicales o huracanes en 1931, 1955, 1961, 1971, 1974, 1978, 2000, 2001 y 2007, 2008, 2010 y 2016.

¹¹ Según las proyecciones del cambio climático, habrá aumentos en la actividad e intensidad de huracanes y tormentas. Los daños causados en décadas sucesivas —1980, 1990 y 2000— muestran una tendencia ascendente. Documento de trabajo del FMI, *Gone with the Wind: Estimating Hurricane and Climate Change Costs in the Caribbean*. El efecto probable de esta tendencia se puede estimar teniendo en cuenta las pérdidas de US\$136.000 millones causadas por 165 tormentas entre 1990 y 2008 en 14 países del Caribe (CEPAL).

¹² Véase la nota de pie de página 3.

¹³ Muertes por accidentes de tránsito por 100.000 habitantes en la región (BID): Belize, 28,9; El Salvador, 21,5; Honduras, 17,8; Nicaragua, 12; Guatemala, 12; Costa Rica, 12,6; República Dominicana, 25,3; Suriname: 19,7; y Guyana, 19,1.

ochenta. La ruta forma parte de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM).

- 1.7 La carretera George Price es la única arteria vial importante entre Belize y Guatemala y es una ruta esencial para el comercio y la integración con Centroamérica. El comercio con Guatemala ha ido en constante aumento desde 2003 (de acuerdo con el Instituto de Estadística de Belize (SIB), las exportaciones se incrementaron en 8% entre 2016 y 2017), y la entrada en vigor de un acuerdo de alcance parcial entre Belize y Guatemala en 2010 está estimulando un mayor crecimiento del comercio entre ambos países.
- 1.8 En los últimos años, el pavimento de la carretera George Price se ha deteriorado considerablemente, sobre todo en el distrito de Cayo. Las malas condiciones del pavimento, junto con la ausencia de arcones pavimentados, trazados viales peligrosos, la falta de obras para el tráfico peatonal en zonas urbanas y la marcación y señalización limitadas, contribuyen a la elevada incidencia de accidentes mortales en Belize. En consecuencia, la carretera George Price sufre los efectos de un nivel de servicio decreciente, que impone una restricción importante al desarrollo económico y social de Belize y a la integración con Centroamérica y obra en detrimento del uso de este corredor como ruta de evacuación primaria.

Gráfico 1. Ubicación de la carretera George Price en Belize



- 1.9 **El problema.** El alcance y la condición de la infraestructura vial existente de Belize en general (véase el párrafo 1.5) y la condición de la carretera George Price en particular entre Belmopan y Santa Elena (véase el párrafo 1.12) están causando (i) un encarecimiento de los costos del transporte; (ii) una alta incidencia de muertes por accidentes de tránsito; y (iii) una conectividad poco fiable debido a la creciente vulnerabilidad del corredor a las inundaciones inducidas por el cambio climático.

- 1.10 **Encarecimiento de los costos del transporte.** El estado de deterioro y la limitada extensión de la infraestructura vial primaria y la ausencia de servicios complementarios de transporte de carga encarecen los costos de transporte y logística, y ello, a su vez, constriñe la expansión de las exportaciones, impide el cultivo de tierras disponibles por falta de un acceso adecuado y limita el turismo en sitios culturales y ecológicos importantes de todo el país. Los altos costos logísticos resultantes inciden desproporcionadamente en los principales generadores económicos del distrito de Cayo, que se encuentran a lo largo de la carretera George Price, en particular en el tramo entre Belmopan y Santa Elena donde se encuentra la zona de Spanish Lookout (véase el párrafo 1.2), y en la potencial expansión del intercambio comercial de Belize con Mesoamérica, que hoy solo representa el 10% de las exportaciones y el 25% de las importaciones a pesar de su gran cercanía.
- 1.11 **Un elevado número de accidentes de tránsito.** El deficiente estado de la red vial de Belize (véase el párrafo 1.5) contribuye a una de las tasas más elevadas de muertes por accidentes de tránsito de América Latina y el Caribe (28,9 muertes por 100.000 habitantes). La mayor parte del segmento de la carretera George Price que abarca el proyecto recibió la calificación de seguridad más baja del Programa Internacional de Evaluación de Carreteras en su informe de 2012 sobre la seguridad de la red vial primaria de Belize y, como consecuencia, ha promediado alrededor de cinco muertes y 50 lesiones graves por accidentes de tránsito por año.
- 1.12 **Conectividad poco fiable durante fenómenos meteorológicos extremos.** Es probable que el cambio climático y la variabilidad climática aumenten las precipitaciones y eleven los niveles del mar, empeorando los efectos de los fenómenos meteorológicos extremos. Esta hipótesis es especialmente importante para la carretera George Price, que es la ruta de evacuación primaria para los residentes de Ciudad de Belize y las zonas aledañas a las alturas de San Ignacio/Santa Elena. Sin embargo, la carretera en su estado actual es vulnerable a las inundaciones, particularmente en el tramo entre Belmopan y Santa Elena, donde se encuentra la infraestructura más vulnerable, el puente Roaring Creek, que ha quedado sumergido al menos dos veces en el último decenio y cuya superestructura sufre con frecuencia las presiones del agua. La pérdida de acceso al puente interrumpe esta ruta de evacuación y perjudica seriamente el comercio con Guatemala y el turismo a sitios importantes en el oeste de Belize.
- 1.13 **El proyecto de Rehabilitación de la Carretera George Price (3344/OC-BL).** En respuesta a la solicitud y las prioridades del Gobierno de Belize, el 19 de noviembre de 2014 el Banco aprobó un préstamo en apoyo del financiamiento del proyecto de Rehabilitación de la Carretera George Price por un monto de hasta US\$27 millones con cargo a los recursos de Capital Ordinario del Banco. El costo estimado del proyecto fue equivalente a US\$28,528 millones, que incluyó una contrapartida local del Gobierno de Belize por un monto de US\$1,528 millones. El contrato de préstamo se firmó el 17 de noviembre de 2015, y el préstamo pasó a ser elegible para desembolso el 29 de diciembre de ese año. Con un período de ejecución de cinco años, la fecha de vencimiento del desembolso es el 17 de noviembre de 2020.
- 1.14 Al momento de la aprobación del proyecto, el Gobierno de Belize estaba solicitando un financiamiento adicional a la Unión Europea (UE) por medio de la Facilidad de Inversión para el Caribe (FIC) para apoyar la ejecución de las actividades del

Componente 1. En 2015, la FIC aprobó un financiamiento no reembolsable de €5 millones¹⁴ (aproximadamente US\$5,5 millones) que administraría directamente el Gobierno de Belize para apoyar la ejecución del proyecto. El préstamo original del Banco 3344/OC-BL fue aprobado con una matriz financiera del 94,64% (BID) y el 5,36% (contrapartida). Con el financiamiento adicional brindado al Gobierno de Belize mediante los recursos de la FIC, la matriz financiera pasó a ser de 79,35% (BID) y 20,65% (contrapartida). Debido a la adición del financiamiento no reembolsable de la UE al proyecto, el Directorio Ejecutivo autorizó una excepción parcial a las políticas de adquisiciones del Banco (véase el párrafo 3.4) para incluir a países no miembros del BID reconocidos como elegibles por la UE. La estructura de costos resultante se presenta en el Cuadro 1 a continuación.

Cuadro 1. Estructura de los costos actuales (en millones de US\$)

Categoría	BID	FIC	Gobierno de Belize	Total
Componente 1. Obras civiles y mantenimiento	23,954	5,280	1,528	30,762
Reemplazo del puente Roaring Creek, incluidos los accesos	3,476	2,860	-	6,336
Rehabilitación de la carretera George Price, medidas de mitigación ambiental y social, reubicación de servicios públicos	18,522	2,420	-	20,942
Supervisión de la construcción	1,800	-	-	1,800
Dos años de mantenimiento	0,156	-	0,156	0,312
Adquisición de tierras	-	-	1,372	1,372
Componente 2. Fortalecimiento institucional	0,400	-	-	0,400
Fortalecimiento del MOW	0,400	-	-	0,400
Componente 3. Ingeniería y administración	2,646	0,220	-	2,866
Administración (personal de la unidad de ejecución del proyecto)	1,747	-	-	1,747
Estudios y diseños	0,449	-	-	0,449
Seguimiento y evaluación	0,350	-	-	0,350
Estrategia de comunicaciones y auditorías financieras	0,100	0,220	-	0,320
Total	27,000	5,500	1,528	34,028

- 1.15 El proyecto de Rehabilitación de la Carretera George Price aborda los problemas mencionados anteriormente (véase el párrafo 1.9) mediante el financiamiento de la rehabilitación y el mantenimiento de la carretera entre Belmopan (milla 47,9) y el comienzo del desvío Santa Elena/San Ignacio (milla 67,3), el reemplazo del puente Roaring Creek (milla 48) y el fortalecimiento institucional de la unidad de ejecución del proyecto, que se constituirá dentro del Ministerio de Obras, así como mediante la administración y la supervisión adecuadas de la ejecución del proyecto. Los beneficiarios directos de la rehabilitación de la carretera son la población de los distritos de Cayo y Belize, donde reside casi el 50% de los habitantes del país. Los beneficiarios pertenecen mayormente a los sectores productivos de las actividades agrícolas y turísticas o forman parte de la administración pública.

¹⁴ Este monto estaba destinado a sufragar el costo de algunos elementos de los sistemas de drenaje, como alcantarillas principales y puentes secundarios, que requerían dimensiones o geometría mejoradas; una nueva rotonda que se incluyó en una intersección principal; y el diseño del puente Roaring Creek, que tiene mejoras en su cimentación, geometría y limpieza del lecho del río.

- 1.16 **Avances en la ejecución.** El informe de seguimiento del proyecto (PMR) para el período de junio a diciembre de 2017 calificó la implementación del proyecto como satisfactoria. El componente de obras civiles y mantenimiento, que representa el 90% de los fondos del proyecto, está comprometido en un 65% con la contratación de los tramos I y II. Se han iniciado las actividades en el componente de fortalecimiento institucional con capacitación para el personal del Ministerio de Obras en estructuración de contratos de mantenimiento vial por niveles de servicio y la contratación de un consultor para que imparta capacitación sobre la aplicación de salvaguardias ambientales de acuerdo con las políticas del Banco. El monto no comprometido en el Componente 1 es insuficiente para la contratación del Tramo III, que depende de la disponibilidad de financiamiento adicional para llevar adelante el contrato. A finales de junio de 2018, se habían desembolsado US\$7,38 millones (27,3%) de los recursos del financiamiento.

Cuadro 2. Tramos del proyecto

Tramo de construcción	Longitud	Contratista	Monto del contrato	Ejecución (%)
Tramo I: Construcción del puente Roaring Creek	485 m	M&M Engineering Consultants Limited	US\$5.673.411	9,8
Tramo II: Roaring Creek a intersección Iguana Creek	15,2 km	Teichroeb & Sons Limited	US\$10.270.411	6
Tramo III: Intersección Iguana Creek a ciudad de Santa Elena	15,8 km	Etapas de licitación	-	

- 1.17 **Tramo I – Construcción del puente Roaring Creek.** El contratista ha movilizó el equipo que se necesita para las obras hasta la fecha. Aproximadamente, el 68% de las pilones de concreto requeridos para los cimientos del puente se han prefabricado y están almacenados en el emplazamiento. El contratista está actualmente preparando la superficie de los cimientos para hincar los pilones. Se están haciendo los preparativos para fabricar las vigas que soportarán la plataforma del puente. El progreso financiero general es del 9,8% con 13 meses restantes en el contrato.
- 1.18 **Tramo II – Roaring Creek a intersección Iguana Creek.** El contratista ha movilizó el equipo que se necesita para las obras y ha completado los dos desvíos necesarios para comenzar la corrección de una curva en “S” y una alcantarilla de gran envergadura de doble cajón. Los emplazamientos con obras en actividad incluyen (i) la reubicación de tuberías de agua; (ii) la excavación en la curva en “S”; y (iii) la alcantarilla de doble cajón C217 y la calzada en el kilómetro 10,5. El progreso financiero general es del 6% con 15 meses restantes en el contrato.
- 1.19 **Tramo III – Intersección Iguana Creek a ciudad de Santa Elena.** El período de licitación para el Tramo III se cerró el 28 de marzo de 2018, y se recibieron ocho propuestas de contratistas. El organismo ejecutor está actualmente evaluando las propuestas y el contrato se firmará una vez que se haya obtenido el financiamiento adicional. El período entre el comienzo de las obras en los tramos I y III será de aproximadamente un año.

- 1.20 **Pruebas empíricas de la eficacia de la intervención.** Se calcula que en los países de Centroamérica, las deficiencias en la infraestructura de transporte (especialmente los pasos fronterizos) generalmente encarecen el costo del transporte de bienes entre un 4% y un 12%¹⁵, lo que socava la competitividad de sus economías¹⁶. Estudios recientes indican que los costos de transporte por carretera en Centroamérica representan entre el 30% y el 35% de los costos logísticos totales, una cifra cuyos efectos negativos se acentúan en el comercio intra e interregional, considerando que el destino final de una cuarta parte de las exportaciones centroamericanas eran países dentro de la misma región. Sobre la base de algunas simulaciones de flujos de cargas regionales, se estima que un aumento del 1% en la distancia entre polos de producción y consumo (mayor tiempo de viaje) puede reducir las exportaciones centroamericanas en un 1,65%¹⁷. La evaluación económica del proyecto estima que los usuarios viales se beneficiarán de una rebaja de US\$53 millones en el costo económico del uso de la carretera en los próximos 20 años gracias a la rehabilitación.
- 1.21 **Aumento de la resiliencia de la carretera ante el cambio climático.** La carretera rehabilitada está diseñada para soportar una mayor incidencia de fenómenos climáticos graves ocasionados por el cambio climático. Por ello, los puentes se diseñaron para que los niveles sean superiores a los de las inundaciones y para que cuenten con suficiente drenaje y elevación vial y se puedan evitar así inundaciones localizadas. El volumen y el porcentaje del financiamiento climático de la operación se calcularon usando la metodología conjunta de los [bancos multilaterales de desarrollo](#) para estimar el financiamiento climático, y conforme a lo establecido en los procedimientos para la tramitación de transacciones con garantía soberana. El costo incremental de las actividades de adaptación al cambio climático es del 16% (véase [el enlace opcional #12](#)) del costo de las obras civiles. Después de la rehabilitación, la carretera podrá funcionar de manera fiable como principal ruta de evacuación para la Ciudad de Belize durante fenómenos climáticos graves (véase el párrafo 1.6).
- 1.22 **Oportunidades de valor agregado del proyecto.** La pertinencia de la carretera George Price, en términos de posibles beneficiarios (véase el párrafo 1.15) y el porcentaje de la red de carreteras intervenida, también presenta una oportunidad importante para promover la participación de la mano de obra local, especialmente para las mujeres en la cadena de valor del sector. La mayoría de las mujeres (56%) trabajan como oficinistas, vendedoras u otros puestos en el sector de servicios, en comparación con los hombres con el mismo tipo de ocupaciones¹⁸. La información de 2013 destaca que, a pesar de la contribución al PIB (18%) de los sectores de la construcción y el transporte, la participación de las mujeres en los sectores secundarios es inferior al 15%¹⁹.

¹⁵ *Competitive Advantage: Moving Ahead of the Global Competition*. BID, 2013.

¹⁶ Cada día que los bienes están en tránsito equivale a entre el 0,6% y el 2% del valor de los bienes. Hummels, 2012. <https://www.researchgate.net/publication/5081736>, *Time as a Trade Barrier*.

¹⁷ *Five Explanations to High Costs of Service Provision*. Ruiz Olmedo, 2007; OMC, 2010.

¹⁸ [Enlace a documento.](#)

¹⁹ [Enlace a documento.](#)

- 1.23 **Innovación.** El proyecto de la carretera George Price se incluirá en la plataforma Infradinámica, que es una aplicación móvil que integra el sistema de información geográfica y la aerofotografía para la gestión remota de la supervisión de proyectos. Esto aumentará la eficacia en la supervisión y el sentido de propiedad del usuario con respecto al proyecto por medio de herramientas tecnológicas. Se utilizarán drones para obtener datos fotográficos de las obras a intervalos periódicos que, cuando se suban a la aplicación, indicarán el avance de las obras y permitirán hacer seguimiento a los requisitos de mantenimiento. Esta aplicación móvil también permitirá comunicar la información de gestión del proyecto a las partes interesadas.
- 1.24 **Diseños de ingeniería de la carretera George Price.** En julio de 2014 se llevó a cabo un estudio preliminar de factibilidad y diseño que sirvió de base a la determinación del presupuesto de obras civiles para el préstamo 3344/OC-BL. Para apoyar la preparación de los diseños finales, el BID aprobó una operación de cooperación técnica, Diseños finales para la rehabilitación de la Carretera George Price (ATN/OC-14681-BL), el 23 de octubre de 2014, en la que el Ministerio de Obras era el organismo ejecutor. La ejecución de la cooperación técnica sufrió demoras después de que en el primer proceso de adquisiciones no fue posible contratar a un consultor para realizar los diseños. Los diseños finales se completaron en febrero de 2017, y las obras civiles para los 31 km de rehabilitación de la carretera se dividieron en tres tramos: Tramo I, puente Roaring Creek (0,485 km); Tramo II, puente Roaring Creek a intersección Iguana Creek (15,2 km de carretera); y Tramo III, Intersección Iguana Creek a ciudad Santa Elena (15,8 km de carretera).
- 1.25 **Medidas relacionadas con el cambio climático.** Durante el diseño final de las obras en 2016, Belize fue asolado por el huracán Earl que penetró en el país hasta Belmopan y San Ignacio, donde se encuentra el emplazamiento del proyecto. Según la evaluación de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)²⁰/BID de los daños causados por el huracán, el 34% de los daños a la infraestructura pública se produjeron en el sector de transporte. En consecuencia, en los diseños finales se consideraron algunos ajustes técnicos a los diseños preliminares para cumplir con los objetivos de la operación teniendo en cuenta la experiencia del huracán. La principal consideración fueron los problemas de inundación, que se prevé serán más frecuentes, con crecientes volúmenes y flujos de anegación como resultado de los efectos del cambio climático. Así, un evento de período de retorno de 1/20 años o 1/100 años (criterios utilizados para el diseño del sistema de drenaje y los puentes, respectivamente) será equivalente a un evento de período de retorno más breve en el futuro. Teniendo en cuenta que la carretera tiene una vida útil de diseño prevista de 20 años y la vida útil de las estructuras varía entre 30 y 50 años, los diseñadores utilizaron un aumento del 30% en los flujos máximos de inundación fluvial para lograr un mayor nivel de resiliencia. Este margen proporciona protección contra la obsolescencia de la estructura antes del fin de su vida útil.

²⁰ Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

- 1.26 En los diseños finales se detallaron aspectos adicionales de adaptación al cambio climático, las características mejoradas y los elementos de seguridad de la carretera George Price al nivel requerido para la construcción. Las estimaciones de costos de las obras civiles se prepararon teniendo en cuenta las tasas de inflación de los precios desde las estimaciones originales de 2014 y las tasas de un proceso de licitación celebrado para el proyecto de carretera y puentes financiado por el Banco de Desarrollo del Caribe (BDC) en la zona de San Ignacio/Santa Elena. El valor estimado de las obras civiles en el diseño final se cifró en US\$26,18 millones, que es US\$6,71 millones más que los US\$19,47 millones estimados para el diseño preliminar. El costo total del Componente 1 ascendió a US\$32,050 millones como figura en el Cuadro 3.

Cuadro 3. Desglose del Componente 1 (en millones de US\$)

Actividad	Monto
Obras civiles (carretera y puente)	26,180
Reubicación de servicios públicos e imprevistos	2,136
Supervisión de la construcción	1,800
Dos años de mantenimiento	0,312
Medidas de mitigación ambiental y social	0,250
Adquisición de tierras	1,372
Total	32,050

- 1.27 **Proceso de licitación.** En marzo de 2017, se iniciaron los procesos de adquisiciones para los tramos I y II, así como para la supervisión de la construcción. La decisión de abrir dos de las licitaciones de obras en lugar de tres se debió a que la estimación del ingeniero²¹ respecto de los tres tramos y la supervisión ascendía a un total de US\$29,999 millones, lo que excedía del presupuesto disponible de US\$29,234 millones en el financiamiento. Se recibieron y adjudicaron contratos para los tramos I y II y la supervisión. Después de deducir los montos adjudicados del presupuesto disponible, faltaban US\$1,150 millones para el Tramo III, que tiene un costo estimado de US\$12,373 millones, dejando claro que se necesita financiamiento adicional para completar el proyecto tal como fue diseñado.
- 1.28 **Revisión del diseño.** Al comienzo del contrato, el consultor de supervisión de la construcción (“el supervisor”) realizó, según la práctica ordinaria, una revisión del diseño. Esa revisión, que se hizo entre enero y abril de 2018 para los tramos I, II y III, dejó entrever algunas deficiencias en los diseños que requirieron US\$2,775 millones adicionales. Se constató que en los diseños del puente Roaring Creek había aspectos que requerirían un costo adicional como otros que podían generar ahorros, lo que resultó en un aumento de US\$18.000 en el contrato de obras. Sin embargo, para el Tramo II, se observaron insuficiencias en las cantidades, principalmente en la estimación cuantitativa de obras viales y

²¹ La estimación del ingeniero comprendió el costo de (i) las obras civiles; (ii) los elementos preliminares; (iii) la reubicación de servicios públicos; y (vi) imprevistos.

movimientos de tierra²² por un total de US\$1,530 millones. El Tramo III fue similar al Tramo II, pues se detectaron insuficiencias principalmente en esos mismos aspectos²³ por un total de US\$0,523 millones. Además, se determinó que en los tramos II y III se habían subestimado en US\$0,704 millones los costos de las aceras, los cruces peatonales y el alumbrado público.

- 1.29 **Aumento de la reubicación y renovación de servicios públicos.** La empresa que preparó los diseños detallados consultó con las empresas de servicios públicos con respecto a la ubicación de esas infraestructuras y el costo de reubicación de las que quedaran dentro de la zona de construcción de la carretera. Los costos de reubicación de servicios por las empresas respectivas se incluyeron como montos provisionales en los contratos de las obras civiles para los tramos I-III por US\$0,791 millones. Sin embargo, en octubre de 2017, las empresas de servicios públicos presentaron un desglose detallado del costo de reubicación basado en los diseños de las carreteras con arcones pavimentados. Estas cotizaciones fueron superiores a las estimaciones originales para las obras que anteriormente habían suministrado las empresas. Además, se comprobó que las tuberías principales de agua, cuya propiedad se había atribuido al servicio de aguas, eran patrimonio de seis poblaciones a lo largo de la carretera y no habían sido tenidas en cuenta en las estimaciones de reubicación. La empresa de aguas, que representa el 93% del costo, convino en cubrir la mitad del costo de reubicación del servicio. Las cotizaciones y estimaciones resultantes, deducida la contribución de la empresa de aguas, dan US\$1,650 millones más que los montos provisionales previstos para los contratos de obras civiles.
- 1.30 **Supervisión de la construcción.** El proceso de licitación correspondiente al supervisor de la construcción para todos los tramos de las obras produjo ofertas superiores al presupuesto de US\$1,8 millones. Al mejor postor se le adjudicó un contrato de US\$1,912 millones para supervisar los tres contratos de obras concurrentemente, considerando que el Tramo III comenzaría seis meses después de los otros dos tramos. Dado el déficit en recursos para la adjudicación del Tramo III, habrá un retraso de más de seis meses en el inicio de la ejecución de ese contrato, lo que requerirá una prórroga del contrato de supervisión de la construcción y redundará en un costo adicional estimado en US\$0,775 millones.
- 1.31 **Resumen de los sobre costos.** Los sobre costos se debieron a lo siguiente: (i) los aspectos de adaptación al cambio climático requirieron refuerzos técnicos tras el paso del huracán Earl en 2016, lo que redundó en mejoras de las características de la carretera y los elementos de seguridad que se incluyeron en los diseños detallados finales ultimados en febrero de 2017; (ii) las estimaciones de las obras calculadas durante la preparación del proyecto se basaron en diseños similares en curso en Belize (2014), mientras que las estimaciones al concluir los diseños finales (2017) fueron más elevadas debido a las tasas de ajuste e inflación y las tasas actualizadas del mercado disponibles de una licitación de un proyecto de transporte del BDC en San Ignacio/Santa Elena; (iii) en la revisión del diseño que realizó a

²² El déficit en las cantidades se atribuyó principalmente a la excavación adicional de roca para mejorar una curva mal trazada y aumentar la capa base de la carretera a fin de permitir el drenaje adecuado de esa capa y las intersecciones con las calles laterales.

²³ El déficit en las cantidades se atribuyó principalmente a la capa base de la carretera a fin de permitir el drenaje adecuado de esa capa y las intersecciones con las calles laterales.

principios de 2018 una empresa especializada en supervisión de obras de construcción que se contrató para que asistiera al MOW se detectaron deficiencias en las cantidades físicas debido principalmente a obras de excavación y un aumento de la superficie vial para dar cabida a un drenaje adecuado y mejoras en las intersecciones; (iv) la cotización definitiva de las empresas de servicios públicos por concepto de reubicación de la infraestructura (especialmente la de agua) fue más elevada que las cifras estimativas que brindaron durante la etapa de diseño especialmente debido a que se pensó que algunas tuberías de agua a lo largo de la carretera eran de propiedad de la empresa de agua cuando en realidad eran de propiedad privada, y esto no se contempló en la cotización inicial de la reubicación de los servicios públicos; y (v) en vista de los elevados precios de las licitaciones, el contrato de supervisión de la construcción tuvo un costo superior al presupuestado, y el inicio escalonado del Tramo III requerirá recursos adicionales para supervisión.

- 1.32 De acuerdo con los diseños finales de ingeniería y los costos estimados actuales del contrato pendiente, los recursos no serán suficientes para terminar el proyecto según se previó. Por lo tanto, el Gobierno de Belize solicitó al Banco financiamiento adicional el 17 de abril y el 6 de junio de 2018. El financiamiento adicional de US\$7 millones²⁴ para financiar los siguientes gastos: US\$1,150 millones para posibilitar la adjudicación del Tramo III, US\$0,775 millones para la supervisión de la construcción, US\$2,775 millones para las cantidades adicionales de materiales, US\$1,650 millones para la reubicación de servicios públicos, US\$0,250 millones para mitigación ambiental y social y US\$0,400 millones para administración y evaluaciones²⁵. La necesidad de financiamiento adicional no se podría haber subsanado ajustando el volumen o la cobertura del proyecto a los fondos disponibles sin que ello afectara seriamente los objetivos establecidos. Un ajuste en el alcance del proyecto tendría uno de los siguientes resultados: (i) una reducción en la calidad de la infraestructura vial que se está financiando; (ii) una reducción en la resiliencia climática o los elementos de seguridad de los diseños; o (iii) una reducción de la longitud de la carretera rehabilitada. Ninguna de las opciones mencionadas es deseable, y con respecto al apartado (iii) cabe decir que la longitud especificada es la distancia hasta Santa Elena, que es el próximo centro de población en esa región de Belize, por lo que para lograr los objetivos del proyecto es necesario completar toda la carretera. Además, la capacidad de gestión del organismo ejecutor se fortalecerá en el marco de la operación 3344/OC-BL para evitar mayores sobrecostos.

²⁴ La carretera George Price es de 31 km y tiene un costo proyectado de US\$35,67 millones, lo que equivale a US\$1,15 millones/km y es comparable al costo de las carreteras de la región. Los costos de carreteras similares construidas recientemente con financiamiento del BID en Suriname y Nicaragua oscilaron entre US\$1,025 millones/km y US\$1,88 millones/km.

²⁵ El préstamo actual tiene 29 meses restantes de su plazo de ejecución, en tanto el del financiamiento adicional será de 46 meses en función del plazo requerido para completar las actividades de construcción y de mantenimiento regular (véase el párrafo 2.1). Así pues, se necesitarán fondos para administración con el fin de cubrir el costo del cierre de la operación, así como los costos de la evaluación y la auditoría finales.

Cuadro 4. Financiamiento requerido para completar el proyecto (en millones de US\$)

Actividad	Monto
Obras civiles	3,925
Reubicación de los servicios públicos	1,650
Supervisión de la construcción	0,775
Medidas de mitigación ambiental y social	0,250
Administración y evaluación	0,400
Total	7,000

- 1.33 **Cumplimiento de la política del BID sobre Aumento del Financiamiento por Sobrecostos de las Operaciones en Ejecución (documento GN-2329)** (véase [el enlace opcional #11](#)). La solicitud de financiamiento adicional cumple con las condiciones establecidas en la política, a saber: (i) el Gobierno de Belize solicitó financiamiento adicional al Banco en comunicaciones de fecha 17 de abril y 6 de junio de 2018, ambas dentro del actual período de desembolso del proyecto, que vence el 17 de noviembre de 2020 (véase el párrafo 1.13); (ii) la ejecución del proyecto es satisfactoria, pues ya se ha comprometido el 65% de los recursos (véase el párrafo 1.16); (iii) los sobrecostos se originaron por circunstancias que estaban fuera del control del prestatario (véase el párrafo 1.31); (iv) el ajuste del volumen o la cobertura del proyecto al financiamiento disponible no sería una solución adecuada, pues comprometería los objetivos del proyecto (véase el párrafo 1.32), puesto que el Tramo III termina en la siguiente ciudad, que es Santa Elena; (v) el financiamiento adicional es necesario para asegurar que se cumplan los objetivos iniciales del proyecto y no incide negativamente en la viabilidad ambiental, institucional, económica y financiera del proyecto (véanse los párrafos 1.20 y 1.21); la evaluación económica revisada mostró un rendimiento positivo y la revisión ambiental y social actualizada confirmó un cumplimiento significativo en los temas ambientales; (vi) el Gobierno de Belize ha obtenido previamente financiamiento no reembolsable por valor de €5 millones de la FIC y no tiene acceso a fuentes de financiamiento adicionales que ofrezcan costos y plazos comparables a los del Banco²⁶; (vii) dados los fondos adicionales que el Gobierno de Belize pudo obtener de la FIC para respaldar el proyecto después de la aprobación del préstamo original, la solicitud actual de financiamiento adicional de US\$7 millones al BID no tiene un impacto negativo en la matriz financiera original dado que cambia a 82,9% (BID) y 17,1% (contrapartida), lo cual es una mejora en comparación con la matriz original (véase el párrafo 1.14); y (viii) el Gobierno de Belize está al día en sus pagos al Banco.
- 1.34 **Lecciones aprendidas.** Las lecciones aprendidas del financiamiento y la participación del BID en el actual proyecto comprenden las siguientes: (i) los diseños que se usan para determinar el costo del proyecto deben tener en cuenta el cambio climático y las medidas de adaptación o mitigación incorporadas en la infraestructura; (ii) los diseños finales y la adquisición de tierras concluidos antes de la aprobación del préstamo y la solicitud de propuestas y la contratación de obras

²⁶ El Gobierno de Belize también valora los beneficios de la asistencia técnica y los procesos operacionales y de gestión ambiental que acompañan a los instrumentos financieros del Banco, así como los que van de la mano de la finalización de las inversiones del programa con la asistencia financiera del BID.

civiles mejoran la puntualidad de la ejecución del proyecto; (iii) la participación in situ de las empresas de servicios públicos para evaluar la cantidad de su infraestructura que se reubicará debe hacerse durante el diseño del proyecto; y (iv) para una secuencia óptima de la contratación de obras civiles, el supervisor debe ser contratado con tiempo suficiente para evaluar los diseños antes de adjudicar los contratos de construcción y minimizar así los sobrecostos.

- 1.35 **Relación con políticas nacionales y proyectos conexos.** El proyecto de Rehabilitación de la Carretera George Price es coherente con el plan de acción a mediano y largo plazo del Plan Maestro Integral de Transporte Nacional, que destaca la importancia de un servicio de transporte eficiente para el desarrollo económico y los objetivos del Plan de Desarrollo Nacional 2010–2030, en el que los servicios de transporte eficientes se declararon cruciales para el desarrollo económico. En consecuencia, se determinó que nueve proyectos viales, incluido el Proyecto de Rehabilitación de la Carretera George Price y dos estrategias/programas eran intervenciones clave para lograr las prioridades de la estrategia.
- 1.36 **Alineaciones estratégicas.** El proyecto de Rehabilitación de la Carretera George Price está en consonancia con la Estrategia de País del Banco para Belize 2013-2017 (documento GN-2746) para cumplir el objetivo señalado de “mejorar la facilidad de transporte de mercancías y pasajeros” rehabilitando una carretera principal que es importante para el comercio con Centroamérica y brindando mayor acceso al patrimonio cultural y los destinos turísticos ecológicos del interior de Belize. El proyecto logrará dichos objetivos fomentando el comercio y la integración y ampliando el acceso a sitios turísticos, al tiempo que presta atención a la resiliencia climática de la infraestructura y la seguridad vial. Además, el proyecto está incluido en el Informe sobre el Programa de Operaciones de 2018 (documento GN-2915).
- 1.37 La operación está en consonancia con la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020 (documento AB-3008) y está estratégicamente alineada con los desafíos de desarrollo, a saber: (i) productividad e innovación; y (ii) integración económica. Este proyecto abordará estos desafíos mediante la reducción de la duración y el costo de desplazamiento en el distrito de Cayo, donde habita el 20% de los agricultores del país²⁷, recibe el 25% de los turistas que pernoctan²⁸ y es la conexión terrestre con Centroamérica. La operación está alineada con el tema transversal del cambio climático y sostenibilidad ambiental ya que los diseños están adaptados al cambio climático. Según el [enfoque conjunto de los bancos multilaterales de desarrollo](#) para el seguimiento del financiamiento climático, el 16% del financiamiento del BID para esta operación está destinado a actividades de adaptación a los efectos del cambio climático, lo que contribuye al objetivo del Grupo BID de aumentar el volumen de ese tipo de financiamiento al 30% de las operaciones aprobadas del BID y la CII para finales de 2020. Además, esta operación se alinea estratégicamente con los dos criterios siguientes de la Estrategia Sectorial de Apoyo a la Integración Competitiva Regional y Global (documento GN-2565-4): (i) focalización multinacional; y (ii) subsidiariedad nacional. Teniendo en cuenta su alcance, cabe decir que este proyecto contribuye

²⁷ SIB, 2010.

²⁸ *Belize Travel and Tourism Digest*, 2016.

a la focalización multinacional, pues se trata de un proyecto nacional que incide directamente en el avance de los niveles de accesibilidad mediante la mejora de la conexión vial del país con Centroamérica. El proyecto es fundamental para que Belize pueda mantener e incrementar su integración económica con el resto del mundo. También contribuye a la subsidiariedad nacional por tratarse de una inversión nacional con objetivos transfronterizos, dado que el tramo de la carretera forma parte del proyecto de RICAM dirigido a crear una red regional de carreteras (véase [el enlace opcional #5](#)).

- 1.38 La operación asimismo está alineada con los temas de igualdad de género y diversidad. Las mujeres generalmente están subrepresentadas en los campos de la construcción, la ingeniería y el transporte (véase el párrafo 1.22). Además, las mujeres y las niñas son las principales víctimas del acoso sexual, la explotación y la violencia de género que pueden ocurrir con la afluencia de trabajadores de la construcción en una comunidad y en las carreteras. Se ha formulado una estrategia y plan de acción de género que se integrará en el manual de operaciones del proyecto para asegurar que las mujeres y las niñas no sean victimizadas ni tampoco excluidas de los beneficios del proyecto. La estrategia y el plan de acción figuran en el Anexo 5 de la versión modificada de la evaluación de impacto ambiental y social (véase [el enlace opcional #8](#)) y sirven de base para comprender cómo la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer se abordarán específicamente en la carretera George Price. El proyecto incorporará en la estrategia de género algunas medidas de manera específica por medio de programas de mentoría para que las mujeres locales aprendan a trabajar en diferentes aspectos de la construcción, a fin de dotarlas de las herramientas para que puedan acceder a puestos de trabajo en el sector. Además, la estrategia contempla la formación de trabajadores sobre temas de acoso y de género, la creación de un programa de mentoría para mujeres locales de la comunidad, la participación de mujeres estudiantes de ingeniería de la Universidad de Belize para realizar pasantías en los diversos aspectos de diseño, ingeniería y construcción del proyecto y, por último, la instalación de alumbrado solar en las paradas de autobús para aumentar la seguridad.
- 1.39 También contribuye al Marco de Resultados Corporativos 2016-2019 (documento GN-2727-6) mediante el indicador de resultados de desarrollo del país de kilómetros de carreteras construidos o mejorados (kilómetros construidos/rehabilitados de un corredor de integración). Además, está alineado con la Estrategia de Infraestructura del BID, Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (documento GN-2710-5) y el Documento de Marco Sectorial de Transporte (documento GN-2740-7), pues apoya la mejora de la infraestructura del transporte.
- 1.40 **Coordinación con otros bancos multilaterales de desarrollo.** El proyecto de Rehabilitación de la Carretera George Price se está implementando con cofinanciamiento de la UE para el cual se ha firmado un acuerdo de administración entre la UE y el BID. Otros proyectos activos en el corredor de la carretera George Price incluyen un desvío y un nuevo puente alrededor de San Ignacio/Santa Elena (US\$40 millones) y un programa para aumentar la seguridad vial (US\$10 millones) entre la Ciudad de Belize y Belmopan, ambos financiados por el BDC. El Programa de Infraestructura de Mitigación de Inundaciones para la Ciudad de Belize (2566/OC-BL) financiado por el Banco incluyó obras similares y fue terminado satisfactoriamente por el Ministerio de Obras en 2017.

B. Objetivo, componentes y costos

- 1.41 El objetivo general es contribuir a la productividad y la integración económica de Belize. El objetivo específico es proporcionar recursos adicionales para completar el proyecto de Rehabilitación de la Carretera George Price (3344/OC-BL), que busca mejorar sustancialmente la conectividad vial dentro de los principales distritos de Belize y con el resto de Centroamérica. Esto se logrará mediante la rehabilitación de la infraestructura vial de la carretera George Price entre la milla 47,9 en Belmopan y la milla 67,3 en Santa Elena para ajustarla a las normas nacionales. Con ello, se disminuirán el tiempo y los costos de desplazamiento, se reducirán las muertes y lesiones por accidentes de tránsito y se asegurará el acceso vial mediante la mejora de la resiliencia del corredor al cambio climático. Para alcanzar el objetivo, el financiamiento adicional propuesto apoyará la finalización de los componentes que figuran a continuación del proyecto (3344/OC-BL), por lo que el Marco de Resultados del proyecto original permanece sin cambios.
- 1.42 **Componente 1. Obras civiles y mantenimiento (US\$6,6 millones).** Los recursos adicionales para este componente se usarán para cubrir los costos de (i) las obras civiles para la rehabilitación de la carretera George Price desde la milla 47,9 (Belmopan) hasta la milla 67,3 (comienzo del desvío de Santa Elena) (véase el [enlace opcional #1](#)); (ii) la supervisión de las obras civiles; (iii) la reubicación de los servicios públicos necesaria para ejecutar las obras civiles; y (iv) la mitigación ambiental y social. Las obras civiles abarcarán las medidas relacionadas con la seguridad vial y los aspectos de resiliencia al cambio climático (véase el párrafo 1.36).
- 1.43 **Componente 2. Administración (US\$0,4 millones).** Estos recursos adicionales²⁹ aumentarán el financiamiento para las actividades de administración del Componente 3 del proyecto de Rehabilitación de la Carretera George Price. Las actividades que se financiarán incluyen (i) el personal de gestión del proyecto; (ii) el alquiler de local de oficina para la unidad de gestión del programa (UGP); (iii) el seguimiento y la evaluación; y (iv) las auditorías financieras.
- 1.44 **Costos y financiamiento adicional.** El financiamiento adicional propuesto se ha presupuestado en US\$7 millones para cubrir el déficit de financiamiento que originaron los costos adicionales de la conclusión del proyecto de Rehabilitación de la Carretera George Price. En el Cuadro 5 se presenta el desglose de los costos. El financiamiento del Banco provendrá de recursos de su Capital Ordinario y tendrá un período de amortización y de gracia de 25 y de 5,5 años, respectivamente. El costo total del proyecto (incluido el préstamo 3344/OC-BL) figura en el Cuadro 6.

Cuadro 5. Costos y financiamiento adicional (en millones de US\$)

Categoría	Monto
Componente 1. Obras civiles y mantenimiento	6,6
Componente 2. Administración y evaluación	0,4
Total	7,0

²⁹ Véase la nota de pie de página 24.

Cuadro 6. Costo del proyecto (en millones de US\$)

Categoría	Financiamiento aprobado originalmente				Financiamiento adicional propuesto	Montos consolidados			
	BID	FIC	Gobierno de Belize	Total	BID	BID	FIC	Gobierno de Belize	Total
Componente 1. Obras civiles y mantenimiento	23,954	5,280	1,528	30,762	6,600	30,554	5,280	1,528	37,362
Reemplazo del puente Roaring Creek, incluidos los accesos	3,476	2,860	-	6,336	-	3,476	2,860	-	6,336
Rehabilitación de la Carretera George Price, medidas de mitigación ambiental y social, reubicación de servicios públicos	18,522	2,420	-	20,942	5,825	24,347	2,420	-	26,767
Supervisión de la construcción	1,800	-	-	1,800	0,775	2,575	-	-	2,575
Dos años de mantenimiento	0,156	-	0,156	0,312	-	0,156	-	0,156	0,312
Adquisición de tierras	-	-	1,372	1,372	-	-	-	1,372	1,372
Componente 2. Fortalecimiento institucional	0,400	-	-	0,400	-	0,400	-	-	0,400
Fortalecimiento del Ministerio de Obras	0,400	-	-	0,400	-	0,400	-	-	0,400
Componente 3. Ingeniería y administración	2,646	0,220	-	2,866	0,400	3,046	0,220	-	3,266
Administración (personal de la unidad de ejecución del proyecto)	1,747	-	-	1,747	0,200	1,947	-	-	1,947
Estudios y diseños	0,449	-	-	0,449	-	0,449	-	-	0,449
Seguimiento y evaluación	0,350	-	-	0,350	0,100	0,450	-	-	0,450
Estrategia de comunicaciones y auditorías financieras	0,100	0,220	-	0,320	0,100	0,200	0,220	-	0,420
Total	27,000	5,500	1,528	34,028	7,000	34,000	5,500	1,528	41,028

C. Indicadores de resultados clave

- 1.45 Los resultados e indicadores previstos son los mismos que los del préstamo 3344/OC-BL, el préstamo aprobado original. El financiamiento adicional contribuirá a los siguientes resultados previstos: (i) la rehabilitación de 31 km de carretera según normas nacionales para proporcionar una conectividad más confiable entre el distrito principal de Belize y el resto de Centroamérica y evitar así el corte de una

ruta de evacuación esencial durante tormentas graves; (ii) la reducción en los costos de operación de los vehículos y el tiempo de desplazamiento y un aumento de la accesibilidad; y (iii) la reducción del número de accidentes. El indicador de impacto previsto para la operación es un aumento en la calidad de las carreteras de Belize basado en el índice de calidad de carreteras del Informe de competitividad mundial. El conjunto completo de productos, resultados e indicadores se presenta en el Marco de Resultados³⁰ (véase el Anexo II).

- 1.46 **Viabilidad económica.** La evaluación económica se actualizó en función de los nuevos costos previstos, los recuentos de tráfico observados y los beneficios directos de las mejoras viales, que incluyen (i) un ahorro en los costos de operación de los vehículos; (ii) un ahorro en los gastos de mantenimiento vial; (iii) un ahorro de tiempo para pasajeros y carga; y (vi) una reducción del número de accidentes. Para evaluar la viabilidad económica de este proyecto se adoptó y aplicó la técnica convencional de costo-beneficio con el modelo 4 de desarrollo y gestión de carreteras (HDM-4). Los indicadores que se utilizaron para la comparación con y sin alternativa de proyecto son los siguientes: (i) el valor presente neto (VPN) de los beneficios acumulados para los usuarios viales, deducido el aumento de los gastos realizados por la entidad vial, con una tasa de actualización del 12% anual; y (ii) la tasa interna de rendimiento económico (TIRE). La evaluación de este proyecto de rehabilitación resultó en un VPN de US\$14,4 millones y una TIRE de 16,3%; el proyecto es, pues, viable y, al fin de su ciclo de vida útil, tendrá un impacto positivo. Se realizó un análisis de sensibilidad para casos hipotéticos de mayor costo y menores beneficios, lo que produjo los siguientes valores límite para la viabilidad: (i) aumentos en los costos de hasta el 37%; (ii) reducción de beneficios hasta el 27%; y (iii) cambios en ambos parámetros, costos y beneficios, hasta el 15% (véase el [enlace opcional #2](#)).

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y RIESGOS PRINCIPALES

A. Instrumentos financieros

- 2.1 El financiamiento adicional propuesto, al igual que el préstamo original, se implementará como un préstamo de inversión específica. Las actividades de ejecución junto con el cronograma y los costos que apoyará la operación se detallan en el plan de ejecución del proyecto (véase el [enlace requerido #1](#)). En el plan de ejecución se prevé que las obras civiles y las actividades de mantenimiento regular tendrán una duración de 46 meses, por lo que se espera que el préstamo se desembolse en cuatro años, como se muestra en el Cuadro 7.

Cuadro 7. Cronograma estimado de desembolso (millones de US\$)

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Total
BID	1,050	1,050	1,400	3,500	7,000
%	15	15	20	50	100

³⁰ Los préstamos 3344/OC-BL y BL-L1029 utilizarán el mismo informe de seguimiento de proyecto (PMR) porque la cantidad de los productos físicos permanece invariable. El costo que figura en el informe de esos productos que recibirán financiamiento adicional del préstamo BL-L1029 se ajustará debidamente como parte del taller de puesta en marcha.

- 2.2 De conformidad con el documento AB-2990, el desembolso del financiamiento del Banco estará sujeto a los siguientes límites: (i) hasta el 15% durante los primeros 12 meses; (ii) hasta el 30% durante los primeros 24 meses; y (iii) hasta el 50% durante los primeros 36 meses. Todos estos plazos se contarán a partir de la fecha en que el Directorio Ejecutivo apruebe la operación de préstamo. Estos límites pueden resultar no aplicables en la medida en que se hayan cumplido los requisitos establecidos en la política del Banco, siempre que el prestatario haya sido notificado por escrito.

B. Riesgos para las salvaguardias ambientales y sociales

- 2.3 De conformidad con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), esta operación ha sido clasificada como de categoría “B”. Los principales impactos ambientales y sociales identificados son los siguientes: (i) el desplazamiento involuntario de dos viviendas residenciales (una persona y una familia de arrendatarios), parcelas de tierra parcialmente afectadas en la servidumbre de paso e impactos sobre los bienes y la accesibilidad; (ii) riesgos vinculados con la salud y seguridad ocupacionales y comunitarias, que comprenden las relaciones laborales y las interacciones de los trabajadores con la población local e implican el riesgo de posible acoso sexual, así como la seguridad vial; y (iii) los efectos de la construcción habituales de la rehabilitación vial en zonas rurales (ruido, polvo, erosión, gestión de desechos, etc.). Se trata principalmente de impactos locales y a corto plazo para los cuales se pueden adoptar fácilmente medidas de mitigación efectivas. Un riesgo mediano que se identificó fue el de la oposición política o comunitaria al proyecto, que se mitigará mediante la preparación e implementación de un plan de reasentamiento y medios de subsistencia y consultas públicas. Además, la preparación y ejecución de un plan de comunicaciones también contribuirá a la mitigación de ambos riesgos.
- 2.4 Para evaluar y mitigar los impactos del proyecto, en 2014 se elaboraron una evaluación del impacto ambiental y social y un plan de gestión ambiental y social (ESMP) para toda la duración del proyecto de Rehabilitación de la Carretera George Price (cuatro tramos), incluidos los tramos que se financiarán con cargo a este préstamo adicional (tramos II y III). Sin embargo, desde entonces se han adoptado decisiones relacionadas con la ruta y se han preparado los diseños finales. En consecuencia, se han elaborado otros instrumentos de gestión ambiental y social: (i) una versión modificada de la evaluación del impacto ambiental y social; (ii) un ESMP actualizado; (iii) un plan de reasentamiento y restauración de medios de subsistencia; (iv) una consulta y un plan de participación de las partes interesadas; (v) un análisis sociocultural de la población local; (vi) una estrategia y un plan de acción de género; (vii) un plan de comunicaciones; y (viii) un mecanismo actualizado de resolución de quejas. La evaluación del impacto ambiental y social y el plan de gestión actualizados se publicaron en el sitio virtual del BID antes de la misión de análisis. En 2014 se realizaron consultas durante la preparación del préstamo 3344/OC-BL, y en la segunda quincena de junio de 2018 se hizo una nueva ronda de consultas valiosas, con perspectiva de género y socioculturalmente apropiadas.

- 2.5 Si bien el préstamo original 3344/OC-BL incluyó disposiciones financieras para la implementación de las medidas ambientales y sociales identificadas, la unidad de ejecución del proyecto del Ministerio de Obras no ha demostrado una capacidad socioambiental adecuada. Por esa razón, como parte de los requisitos legales para este financiamiento adicional, el prestatario deberá contratar especialistas ambientales y sociales que apoyen la operación y velen por la implementación del ESMP actualizado y de los nuevos planes sociales enumerados anteriormente. Igualmente, los tramos I y II de la carretera, que ya están en construcción, requieren la implementación de un plan de acción de medidas correctivas para el préstamo 3344/OC-BL, que figura como Anexo E del informe de gestión ambiental y social (IGAS). Para información adicional, véase el [enlace requerido #3](#).

C. Riesgos fiduciarios

- 2.6 Con base en los resultados de la evaluación del proyecto y el estado de la gestión de las finanzas públicas del país, se determinó que el riesgo fiduciario general es mediano (véase el Anexo III). El Ministerio de Obras ha adoptado el sistema nacional, SmartStream, que el Banco considera adecuado para las funciones de presupuestación, tesorería y contabilidad y presentación de informes. Sin embargo, las funciones de controles externos e internos y los sistemas de adquisiciones del Gobierno de Belize y el Ministerio de Obras no son adecuados para la ejecución del proyecto. Los tipos de riesgo, su clasificación y las medidas de mitigación se resumen en el Cuadro 8.

Cuadro 8. Principales ámbitos de riesgo y medidas de mitigación

Riesgo	Clasificación del riesgo	Medidas de mitigación
Demoras o incoherencia (error) en la información sobre el flujo de fondos e informes financieros extemporáneos o poco confiables.	Mediano	Fortalecer la capacidad interna de la unidad de gestión del programa mediante cursos de capacitación en procedimientos y requisitos de gestión financiera del BID.
Las adquisiciones no cumplen los requisitos de calidad establecidos en los términos de referencia y el plan de adquisiciones no se ha finalizado o actualizado.	Mediano	Fortalecer la capacidad interna de la unidad de gestión del programa mediante cursos de capacitación en procedimientos y requisitos de adquisiciones del BID.
Actos de fraude o corrupción.	Mediano	Establecer un sistema de control interno adecuado para la unidad de gestión del programa y documentarlo en el manual de operaciones del proyecto, y realizar una auditoría anual del proyecto por cuenta de una firma de auditoría independiente y calificada.

D. Otros riesgos y temas clave

- 2.7 **Otros riesgos.** Se identificó un riesgo mediano en el ámbito de gestión pública y gobernanza. Se trata de la falta de coordinación entre los principales agentes, que se mitigará mediante reuniones trimestrales del comité directivo del proyecto (véase el párrafo 3.2) y el seguimiento de la reubicación de los servicios públicos.
- 2.8 **Sostenibilidad.** El Gobierno de Belize se ha comprometido a mantener sus carreteras de manera sostenible a largo plazo, tal como lo demuestran las actividades emprendidas para implementar la estrategia de mantenimiento vial (lo

que incluye establecer la unidad de mantenimiento vial, usar contratos de mantenimiento vial por niveles de servicio y crear un fondo de mantenimiento vial). Como parte de la ejecución del préstamo 3344/OC-BL, se han realizado algunas actividades para fortalecer la capacidad de la unidad de mantenimiento vial sobre el uso de contratos de mantenimiento por niveles de servicio, y el MOW ha impartido capacitación a su personal sobre el uso del modelo HDM-4 para la planificación de las actividades de mantenimiento. Además, el Gobierno de Belize está estudiando el efecto de la sobrecarga de vehículos en las carreteras con la asistencia del BDC. Lo que es más, ha quintuplicado su asignación a gastos recurrentes en la categoría presupuestaria nacional del Ministerio de Obras correspondiente a gastos de mantenimiento³¹ y el financiamiento está en un nivel tal que contempla el mantenimiento continuo de las redes viales primaria y secundaria. El proyecto apoyará las actividades del Gobierno de Belize mediante (i) el fortalecimiento de la unidad de mantenimiento vial con el Componente 2 del préstamo 3344/OC-BL para apoyar la sistematización del mantenimiento regular y periódico con miras a la sostenibilidad a largo plazo; (ii) la inclusión de dos años de mantenimiento regular por niveles de servicio como prueba piloto; (iii) el suministro de un conjunto de trabajadores capacitados por medio de programas de mentoría para mujeres; y (iv) el suministro de una herramienta para la supervisión del proyecto de forma remota (véase el párrafo 1.23).

III. PLAN DE EJECUCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

A. Resumen del plan de ejecución

- 3.1 **Organismo ejecutor.** El Ministerio de Obras será el organismo ejecutor del préstamo. El organismo ejecutor utilizará el mecanismo de ejecución del proyecto (una unidad de gestión del programa exclusivamente dedicada a los proyectos del Banco) en el que previamente han convenido el Gobierno de Belize y el BID. La unidad de gestión del programa será responsable del cumplimiento de la gestión técnica, administrativa y financiera relacionada con la ejecución, así como de las funciones de planificación, seguimiento, supervisión y evaluación. Para que la unidad desempeñe adecuadamente su función, el organismo ejecutor velará por que esta cuente con el personal clave identificado.
- 3.2 Se creará un comité directivo del proyecto para facilitar la coordinación entre los organismos participantes como parte del mecanismo de ejecución del proyecto. El comité estará compuesto por los principales organismos de implementación y partes interesadas y será presidido por el Ministerio de Desarrollo Económico y Petróleo, Inversiones, Intercambio Comercial y Comercio (MEDPITC). El comité se encargará del seguimiento y la asesoría estratégica del proyecto. Estará integrado por el Ministerio de Obras, el Ministerio de Trabajo, Gobierno Local y Desarrollo Rural, el Ministerio de Finanzas y Recursos Naturales, el Ministerio de Turismo y Aviación Civil (MTCA), la Dirección e Instituto de Gestión de Zonas Costeras (CZMAI), el ministerio responsable de la Organización Nacional de Gestión de

³¹ En el Presupuesto Nacional para 2018-2019 figuran las siguientes partidas en concepto de gastos de mantenimiento en la categoría de gastos recurrentes, a saber: 2015/2016, BZ\$1,339 millones; 2016/2017, BZ\$1,212 millones; 2017/2018, BZ\$8,372 millones; 2018/2019, BZ\$7,631 millones; 2019/2020, BZ\$7,631 millones; y 2020/2021, BZ\$7,631 millones.

Emergencias (NEMO) y el Ministerio de Agricultura, Pesca, Silvicultura, Medio Ambiente, Desarrollo Sostenible e Inmigración (MAFFESDI).

- 3.3 **Manual de operaciones del proyecto.** Se requiere un manual, pues la operación original no lo contemplaba y es necesario incluir todos los aspectos relacionados con las normas y los procedimientos para el organismo ejecutor, la coordinación e implementación adecuadas de las tareas entre las entidades participantes, una descripción clara de las tareas y otras medidas importantes relacionadas con los riesgos fiduciarios. El manual de operaciones incluirá la definición de la función del comité directivo del proyecto y el mecanismo de coordinación entre los diferentes ministerios y entidades de implementación del proyecto. **El comité directivo del proyecto debe aprobar el manual de operaciones, que es una condición contractual especial previa al primer desembolso**, a fin de asegurar una coordinación interinstitucional adecuada (véase [el enlace opcional #10](#)).
- 3.4 **Ejecución de las adquisiciones.** Las adquisiciones para el proyecto se llevarán a cabo de conformidad con las disposiciones establecidas en el contrato de préstamo y el plan de adquisiciones, así como en las Políticas para la Adquisición de Obras y Bienes Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2349-9), de marzo de 2011, y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2350-9), de marzo de 2011. El Directorio Ejecutivo del Banco autorizó el 9 de marzo de 2017 una excepción parcial a las políticas de adquisiciones del Banco para ampliar la elegibilidad en los procesos de adquisiciones para el proyecto e incluir a países no miembros del BID considerados elegibles por la UE. Los procesos de adquisiciones contemplados en el proyecto se han establecido siguiendo las políticas del Banco habiéndose aprobado la siguiente excepción a los criterios de elegibilidad: los bienes provenientes de países no miembros son elegibles para las actividades de adquisiciones y los proveedores, contratistas, consultores y proveedores de servicios de países no miembros del BID pueden participar en los procesos de adquisición de actividades financiadas en el marco del proyecto, siempre que el país de origen de los bienes y la nacionalidad de los proveedores, contratistas y los proveedores de servicios sean reconocidos como elegibles por la UE, como se indica en la Guía práctica de los procedimientos contractuales para las acciones externas de la UE (PRAG).

B. Resumen del plan de seguimiento de los resultados

- 3.5 El plan de seguimiento y evaluación (véase [el enlace requerido #2](#)) será el mismo que el del préstamo 3344/OC-BL e incluye lo siguiente: (i) estados financieros anuales auditados; (ii) planes operativos anuales; (iii) planes de adquisiciones; (iv) plan de ejecución del proyecto; (v) informes semestrales de avance; (vi) informes semestrales de cumplimiento ambiental y social; (vii) misiones administrativas; y (viii) una evaluación final del proyecto. Una firma de auditoría independiente aceptable para el Banco realizará una auditoría externa del proyecto con cargo a los recursos del proyecto. Se aplicarán las normas estándar del Banco sobre presentación de información financiera. Se contratará un evaluador independiente para que realice una evaluación externa después de que se haya desembolsado el 90% de los recursos del préstamo para el proyecto, a fin de evaluar en qué medida se han logrado los resultados previstos del proyecto y cuantificar su aporte al desarrollo.

- 3.6 Los resultados se evaluarán en un solo análisis utilizando metodologías ex post y ex ante y también un análisis ex post de costo-beneficio. La evaluación se basará en el uso del modelo HDM-4 para estimar los costos y los beneficios. El análisis ex post de costo-beneficio reproducirá el modelo utilizado para el análisis ex ante, realizado como parte de los estudios de viabilidad.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Objetivos de desarrollo del BID	Sí	
Retos Regionales y Temas Transversales	-Productividad e Innovación -Integración Económica -Equidad de Género y Diversidad -Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental	
Indicadores de desarrollo de países	-Caminos construidos o mejorados (km)*	
2. Objetivos de desarrollo del país	Sí	
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2746	Mejorar la facilidad de transporte de bienes y personas
Matriz de resultados del programa de país	GN-2915	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2018.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Development Outcomes - Evaluability	Evaluable	
3. Evaluación basada en pruebas y solución	10.0	
3.1 Diagnóstico del Programa	3.0	
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas	4.0	
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados	3.0	
4. Análisis económico ex ante	7.0	
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, o resultados clave identificados para ACE	3.0	
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados	0.0	
4.3 Supuestos Razonables	1.0	
4.4 Análisis de Sensibilidad	2.0	
4.5 Consistencia con la matriz de resultados	1.0	
5. Evaluación y seguimiento	6.3	
5.1 Mecanismos de Monitoreo	0.4	
5.2 Plan de Evaluación	6.0	
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad	Medio	
Se han calificado todos los riesgos por magnitud y probabilidad	Sí	
Se han identificado medidas adecuadas de mitigación para los riesgos principales	Sí	
Las medidas de mitigación tienen indicadores para el seguimiento de su implementación	Sí	
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales	B	
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Sí	Administración financiera: Presupuesto, Tesorería. Adquisiciones y contrataciones: Licitación pública nacional.
No-Fiduciarios		
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto	Sí	BL-T1066 Final Designs for GPH Rehabilitation

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

Este préstamo proveerá financiamiento adicional para completar el proyecto de Rehabilitación de la Carretera de George Prince (GP) en Belice, el cual fue aprobado en el 2014. El proyecto rehabilitará a estándares nacionales la carretera entre las millas 47.9 en Belmopan y 67.3 en Santa Elena.

El objetivo general del proyecto es contribuir a la productividad e integración de los distritos principales de Belice y con Centro América. Los objetivos específicos son de reducir substancialmente los tiempos de viaje y costos de transporte, reducir las muertes y heridos en accidentes de tráfico, y asegurar la accesibilidad a la carretera en eventos de inundaciones.

El POD presenta los problemas a ser atacados por el proyecto. Se incluyen las magnitudes de los problemas y los factores que contribuyen a ellos. Las intervenciones propuestas están vinculadas con los problemas que se han identificado en el diagnóstico.

La matriz de resultados tiene lógica vertical. Los impactos, resultados y productos están claramente planteados y cada impacto, resultado y producto tiene su indicador. Todos los indicadores son SMART, tienen líneas de base, metas y fuentes de información. Si bien los indicadores de producto tienen metas anuales, estas no han sido ajustadas para reflejar los retrasos en la ejecución y los ajustes en el periodo de ejecución al incluir el financiamiento adicional. La línea de base que se presenta en la matriz de resultados es el 2014, con un periodo de ejecución de cinco años, lo cual implica que el proyecto terminará su ejecución en el 2019. De acuerdo al POD, las obras comenzaron en el 2017, y de acuerdo al Plan de Evaluación y Monitoreo, el proyecto con su financiamiento adicional terminará de ejecutarse en el 2022.

El proyecto se analizó utilizando un análisis costo-beneficio. Los beneficios económicos están claramente planteados. Por el lado de los costos, el cálculo de la TER incluyó los costos que ya fueron incurridos por el proyecto. Desde la perspectiva del análisis económico esto representa un costo hundido y por tanto no se debería incluir en dicho cálculo. Se presentaron los supuestos utilizados y se llevó a cabo un análisis de sensibilidad.

El proyecto tiene un plan de evaluación y monitoreo. La operación se evaluará utilizando una metodología de tipo reflexiva y un análisis de costo-beneficio ex post.

MATRIZ DE RESULTADOS

Objetivo del proyecto:	El objetivo general es contribuir a la productividad e integración económica de Belize. El objetivo específico es proporcionar recursos adicionales para completar el proyecto de Rehabilitación de la Carretera George Price (3344/OC-BL) ¹ , que busca mejorar sustancialmente la conectividad vial entre los principales distritos de Belize y con el resto de Centroamérica. Esto se logrará mediante la rehabilitación de la infraestructura vial de la carretera George Price entre la milla 47,9 en Belmopan y la milla 67,3 en Santa Elena para ajustarla a las normas nacionales. Con ello se disminuirán el tiempo y los costos de desplazamiento, se reducirán las muertes y lesiones por accidentes de tránsito y se asegurará el acceso vial mediante la mejora de la resiliencia del corredor al cambio climático.
-------------------------------	---

IMPACTO PREVISTO

Indicadores	Unidad de medida	Valor de referencia	Año de referencia	Meta Ejercicio fiscal 2022	Medios de verificación	Observaciones
Calidad de las carreteras de Belize ²	Índice	3	2013	3,2 ³	<u>Informe de competitividad mundial</u> - Foro Económico Mundial.	El índice varía de 1 a 7 (deficiente – excelente). La meta se calculó haciendo una comparación con el índice para los países del Grupo D del Banco en de la región.

¹ Las operaciones 3344/OC-BL y BL-L1029 utilizarán el mismo informe de seguimiento de proyecto (PMR) porque la cantidad de los productos físicos permanece invariable. El costo que figura en el informe de esos productos que recibirán financiamiento adicional del préstamo BL-L1029 se ajustará debidamente como parte del taller de puesta en marcha.

² El Informe de competitividad mundial es un informe anual que publica el Foro Económico Mundial. Desde 2004, el informe clasifica a los países según el Índice de competitividad mundial. Los diferentes aspectos de la competitividad de cada país se reflejan en 12 pilares que componen dicho índice. El índice de calidad de las carreteras forma parte del segundo pilar, infraestructura. Este proyecto contribuirá a la mejora del índice de calidad de las carreteras de Belize. El 13% de la red vial de Belize corresponde a carreteras principales, lo que equivale a un total de 573 km. La mejora de la carretera George Price, por ejemplo, (31,2 km o 19,4 millas) representaría el 5% de la red primaria.

³ La meta se calculó haciendo una comparación con el índice para los países de los grupos C y D del Banco en la región centroamericana: Honduras: 3,4, Nicaragua: 3,3, Guatemala: 3,1.

RESULTADOS PREVISTOS

Indicadores	Unidad de medida	Valor de referencia	Año de referencia	Meta Ejercicio fiscal 2022	Medios de verificación	Observaciones ²
Resultado 1. Reducción de los costos de operación de los vehículos						
Costo de operación de los vehículos en el tramo del proyecto de la carretera George Price	US\$/km	Costo promedio anual de operación de los vehículos por km. 1. Automóvil, vehículo utilitario con tracción en 4 ruedas (BEL) 0,14 2. Autobús 35+ pasajeros (BEL) 1,41 3. Camión mediano (BEL) 0,80 4. Camión pesado (BEL) 1,12 5. Motocicleta (BEL) 0,17 Total 3,63	2014	Costo anual promedio de operación de los vehículos por km. 1. Automóvil, vehículo utilitario con tracción en 4 ruedas (BEL) 0,14 2. Autobús 35+ pasajeros (BEL) 1,30 3. Camión mediano (BEL) 0,75 4. Camión pesado (BEL) 1,05 5. Motocicleta (BEL) 0,16 Total 3,41	Evaluación económica ex post que realizará el Banco durante el informe de terminación de proyecto (PCR)	Se usará el modelo 4 de desarrollo y gestión de carreteras (HDM-4) como herramienta para analizar el costo de operación de los vehículos. Este indicador permite calcular el costo que pagan los propietarios por kilómetro para operar sus vehículos según las condiciones de las carreteras
Resultado 2. Reducción del tiempo de desplazamiento						
Tiempos promedio de desplazamiento en el tramo del proyecto de la carretera George Price	minutos	Tiempo promedio de desplazamiento 1. Automóvil, vehículo utilitario con tracción en 4 ruedas (BEL) 23,25 2. Autobús 35+ pasajeros (BEL) 29,93 3. Camión mediano (BEL) 29 4. Camión pesado (BEL) 28,37 5. Motocicleta (BEL) 22,16	2014	Tiempo promedio de desplazamiento 1. Automóvil, vehículo utilitario con tracción en 4 ruedas (BEL) 19,94 2. Autobús 35+ pasajeros (BEL) 28,67 3. Camión mediano (BEL) 26,61 4. Camión pesado (BEL) 26,29 5. Motocicleta (BEL) 20,62	Evaluación económica ex post que realizará el Banco durante el informe de terminación de proyecto (PCR)	Estudio sobre el terreno
Resultado 3. Mejora de la seguridad general de los automovilistas que utilizan este tramo de la carretera						
Número de accidentes por año en el tramo del proyecto de la carretera George Price: • Muertos • Víctimas con lesiones graves	• Promedio anual de muertos • Promedio anual de víctimas con lesiones graves	5,1 51,4	2014	4,26 42,64	Informe oficial del Ministerio de Obras Públicas y Transporte por medio de la unidad de ejecución del proyecto.	Valor de referencia: La información nacional se deriva del informe iRAP de 2012. Se parte del supuesto de que el número de muertes y accidentes en el tramo del proyecto es proporcional a la longitud relativa del corredor de intervención frente a la red troncal total.

Indicadores	Unidad de medida	Valor de referencia	Año de referencia	Meta Ejercicio fiscal 2022	Medios de verificación	Observaciones ²
Resultado 4. Aumento de la accesibilidad						
Número de días en que la carretera es intransitable a causa de inundaciones	días al año	3-4	2014	0-1	Informes del Ministerio de Obras Públicas y Transporte	El alcance del proyecto abarca la mejora del sistema de drenaje para resistir una tormenta a 20 años en la red vial y a 100 años en el puente Roaring Creek.
Resultado 5. Fortalecimiento institucional						
El Ministerio de Obras Públicas y Transporte fortalecido en los siguientes aspectos: <ul style="list-style-type: none"> •Estructuración de contratos de mantenimiento vial por niveles de servicio •Aplicación de salvaguardias ambientales de conformidad con las políticas del BID •Códigos pruebas y diseño de carreteras aplicando el modelo HDM-4 (AASHTO) 	número de funcionarios capacitados	0 0 0	2014	12 20 20	Informes del Ministerio de Obras Públicas y Transporte	Financiado íntegramente con cargo a la operación original 3344/BL-OC

PRODUCTOS

Productos	Unidad de medida	Valor de referencia	Año de referencia	Año 1 ⁴	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Meta para el final del proyecto	Medios de verificación	Observaciones ²
Componente 1. Obras civiles y mantenimiento													
Puente construido/rehabilitado	m	0	2014	0	0	100	200	185	0	0	485		
Kilómetros rehabilitados de una carretera de integración regional ⁵ conforme a normas nacionales (incluye los siguientes hitos)	km	0	2014	0	0	5	12	7	7	0	31	Informe de la unidad de ejecución del proyecto basado en el certificado de conclusión emitido por la empresa de supervisión	El tramo de la carretera forma parte de la iniciativa de integración regional de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) del Proyecto Mesoamérica para fomentar una dinámica comercial entre los países de la región y del resto del mundo (véase el enlace opcional #5).
a) Millas de carretera marcadas y señalizadas (vertical y horizontalmente) según las normas internacionales de seguridad vial	km	0	2014	0	0	0	10	10	11	0	31		
b) Suministro e instalación de nuevas alcantarillas completas con estructuras finales y mejora de las alcantarillas existentes	pies	0	2014	0	700	700	1.000	1.000	0	0	2.700		
c) Construcción de aceras en zonas urbanas	yardas cuadradas	0	2014	0	0	2.000	2.000	3.800	2.000		9.800		

⁴ El contrato de préstamo se firmó el 17 de noviembre de 2015. Sin embargo, como el desembolso y la ejecución comenzaron en 2016, ese se consideró el año 1.

⁵ La rehabilitación de carreteras puede incluir obras como perfilado regular y tratamiento y reparación puntuales de la calzada, pavimentación, limpieza o mantenimiento de las estructuras de drenaje, mejora del trazado vertical y horizontal, señalización y marcación.

Productos	Unidad de medida	Valor de referencia	Año de referencia	Año 1 ⁴	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Meta para el final del proyecto	Medios de verificación	Observaciones ²
d) Análisis de diligencia debida de la intervención: adquisición de tierras y reubicación de servicios públicos	%	0	2014	20	40	40	0	0	0	0	100		
Millas de carretera mantenidas tras la conclusión de la obra	km	0	2014	0	0	0	0	31	31	31	31		
Componente 2. Fortalecimiento institucional													
Producto 1													
Actividades de capacitación sobre la estructuración de contratos de mantenimiento vial por niveles de servicio	número	0	2014	1	0	0	0	0	0	0	1	Informes del Ministerio de Obras Públicas y Transporte	Financiado íntegramente con cargo a la operación original 3344/BL-OC
Actividades de capacitación sobre la aplicación de salvaguardias ambientales de conformidad con las políticas del BID	número	0	2014	0	0	1	0	0	0	0	1		
Actividades de capacitación sobre códigos de prueba y diseño de carreteras aplicando el modelo HDM-4 (AASHTO)	número	0	2014	1	0	0	0	0	0	0	1		

ACUERDOS FIDUCIARIOS

País:	Belize
Título del proyecto:	Financiamiento Adicional para el Proyecto de Rehabilitación de la Carretera George Price
Número del proyecto:	BL-L1029
Organismo ejecutor:	Ministerio de Obras y Transporte (MOW)
Preparado por:	Brodrick Watson y Patricia Yamilee Payen (FMP/CBL)

I. RESUMEN EJECUTIVO

- 1.1 Esta operación tiene por objeto proporcionar financiamiento adicional al proyecto de Rehabilitación de la Carretera George Price (3344/OC-BL). La evaluación fiduciaria del proyecto se basa en la evaluación realizada en diciembre de 2017 del Ministerio de Obras (MOW) aplicando el Sistema de Evaluación de la Capacidad Institucional (ICAS). Para ello se hicieron consultas con el personal del MOW y la unidad de gestión del programa (UGP) centralizada. La unidad de gestión del programa, creada por el MOW, se dedica exclusivamente a la ejecución de operaciones financiadas por el Banco que dependen del ministerio, incluido este proyecto.
- 1.2 La gestión de las finanzas públicas en Belize se realiza en los ámbitos de formulación del presupuesto, ejecución presupuestaria, gestión de caja y contabilidad, principalmente mediante el sistema nacional, SmartStream. La Auditoría General tiene la responsabilidad de la auditoría y el control externos del Gobierno de Belize y, aunque utiliza técnicas modernas de auditoría, tiene importantes limitaciones de capacidad. Por otro lado, la auditoría interna y el sistema de adquisiciones no están debidamente desarrollados. Además, existen desafíos importantes relacionados con la disponibilidad y capacidad limitada del personal encargado de administrar los sistemas de gestión de las finanzas públicas. Teniendo en cuenta el estado de la gestión de las finanzas públicas y los resultados de la evaluación fiduciaria del proyecto, el riesgo fiduciario general del proyecto es mediano.
- 1.3 El Banco recomienda el uso de los sistemas nacionales en el proyecto para las funciones de presupuestación, tesorería y contabilidad y presentación de informes. Sin embargo, dado el nivel de desarrollo de los sistemas de controles internos y externos y de adquisiciones, el Banco recomienda que (i) se conciba un sistema de control interno adecuado y se incorpore al manual de operaciones del proyecto; (ii) se contrate a una firma de auditoría independiente como auditor del proyecto; y (iii) se apliquen las políticas de adquisiciones del BID en la adquisición de bienes y la contratación de obras, servicios de consultoría y servicios distintos de los de consultoría.
- 1.4 El proyecto será financiado en su totalidad con un préstamo del BID de US\$7 millones.

II. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR

- 2.1 El MOW, que será el organismo ejecutor del préstamo, utilizará el mecanismo de ejecución del proyecto (una unidad de gestión del programa exclusivamente dedicada a los proyectos del Banco) previamente acordado entre el Gobierno de Belize y el BID.
- 2.2 El MOW adoptó con éxito el sistema SmartStream del Gobierno de Belize, que constituye una plataforma integrada de planificación de recursos institucionales y cuenta con los siguientes módulos: (i) finanzas (libro mayor, cuentas por pagar y control de fondos); (ii) recursos humanos (nómina y personal, impuestos y seguridad social); y (iii) adquisiciones (cuentas por pagar y compras). El sistema SmartStream es la aplicación institucional que utiliza el Gobierno de Belize bajo la dirección del Ministerio de Finanzas (MOF), con el apoyo técnico de la Oficina Central de Tecnología de la Información, para realizar los procesos de finanzas, contabilidad, personal y nómina. Las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público, adoptadas por el Gobierno de Belize y el MOW, se aplican por medio de SmartStream. Los sistemas de presupuesto y tesorería también están debidamente integrados a SmartStream.
- 2.3 La preparación del presupuesto refleja los presupuestos aprobados de años anteriores, con los ajustes correspondientes de crecimiento real e inflación y los límites presupuestarios establecidos por el Ministerio de Finanzas. En cuanto a la ejecución presupuestaria, el MOW, bajo la responsabilidad del oficial de finanzas, elabora los informes de comparación entre el porcentaje estimado y el de uso real del presupuesto, en los que se comparan el presupuesto anual aprobado y la ejecución presupuestaria real acumulada, según la estructura programática del presupuesto. Sin embargo, este proceso no es parte de un marco presupuestario a mediano o largo plazo.
- 2.4 En cuanto a la gestión de tesorería, todas las transacciones de pago se procesan por medio de la Cuenta Única del Tesoro, de acuerdo con las directrices del Ministerio de Finanzas y dentro de la plataforma general de apoyo de SmartStream.
- 2.5 Existen algunos procedimientos de control interno que respaldan el entorno de gestión financiera del MOW con respecto a la administración de contratos y la gestión de transacciones. Sin embargo, no existen procedimientos escritos para la gestión financiera según la legislación nacional. Además, el Gobierno de Belize no ha establecido la función de auditoría interna. La Auditoría General realiza una auditoría externa del MOW, pero está atrasada en las auditorías anuales, pues el último informe final de auditoría corresponde al ejercicio fiscal terminado el 31 de marzo de 2011.
- 2.6 El Gobierno de Belize carece de un marco normativo o de una legislación nacional específico para la administración de adquisiciones. Además, el MOW no cuenta con una sección o personal que se encargue exclusivamente de las adquisiciones. Esas responsabilidades se han asignado principalmente al oficial de finanzas que (i) adquiere los bienes y contrata los servicios de naturaleza recurrente, en función de las solicitudes administrativas de varias secciones del MOW; y (ii) contrata las obras con el apoyo de los ingenieros zonales, los ingenieros ejecutivos y los gerentes de proyecto.

III. EVALUACIÓN DEL RIESGO FIDUCIARIO Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

- 3.1 El riesgo fiduciario general del proyecto, que se ponderó utilizando la metodología del Sistema de Evaluación de la Capacidad Institucional (ICAS), es mediano. A continuación figuran los riesgos fiduciarios identificados:

Cuadro 1. Principales ámbitos de riesgo y medidas de mitigación

Riesgo	Clasificación del riesgo	Medidas de mitigación
Demoras o incoherencia (error) en la información sobre el flujo de fondos e informes financieros extemporáneos o poco confiables.	Mediano	Fortalecer la capacidad interna de la unidad de gestión del programa mediante cursos de capacitación en procedimientos y requisitos de gestión financiera del BID. Responsabilidad por la implementación: BID. Cronograma de implementación: durante el diseño del proyecto y a lo largo de su ejecución.
Las adquisiciones no cumplen los requisitos de calidad establecidos en los términos de referencia y el plan de adquisiciones no se ha finalizado o actualizado.	Mediano	Fortalecer la capacidad interna de la unidad de gestión del programa mediante cursos de capacitación en procedimientos y requisitos de adquisiciones del BID. Responsabilidad por la implementación: BID. Cronograma de implementación: durante el diseño del proyecto y a lo largo de su ejecución.
Actos de fraude o corrupción.	Mediano	Dos modalidades: (i) establecer un sistema de control interno adecuado para la unidad de gestión del programa y documentarlo en el manual de operaciones del proyecto; y (ii) realizar una auditoría anual del proyecto por cuenta de una firma de auditoría independiente y calificada. Responsabilidad por la implementación: Prestatario/BID. Cronograma de implementación: durante el diseño del proyecto y a lo largo de su ejecución.

IV. ASPECTOS QUE DEBEN CONTEMPLARSE EN LAS CONDICIONES ESPECIALES DEL CONTRATO

- 4.1 Los siguientes requisitos fiduciarios deben incorporarse a las condiciones especiales:
- Tipo de cambio acordado con el organismo ejecutor.** Para determinar la equivalencia de los gastos realizados en la moneda local del reembolso de los gastos imputables al préstamo, el tipo de cambio acordado será efectivo en la fecha del pago del gasto en la moneda local del país del prestatario.
 - Estados e informes financieros.** (i) Los informes financieros semestrales se incluirán en el informe semestral de avance que presentará la unidad de gestión del programa al Banco; (ii) los estados financieros anuales del proyecto, auditados por una firma de contadores públicos independiente aceptable para el Banco, se presentarán al Banco dentro de los 120 días del cierre de cada ejercicio fiscal, a partir del ejercicio fiscal en el que se realicen los primeros gastos del proyecto; y (iii) los estados financieros finales,

auditados por una firma de contadores públicos independiente aceptable para el Banco, se presentarán al Banco dentro de los 120 días siguientes a la fecha del último desembolso del proyecto.

- c. **Limitaciones de desembolso.** Conforme al documento AB-2990, el desembolso de los recursos del Banco estará sujeto a los siguientes límites: (i) hasta el 15% durante los primeros 12 meses; (ii) hasta el 30% durante los primeros 24 meses; y (iii) hasta el 50% durante los primeros 36 meses. Todos estos plazos se contarán a partir de la fecha en que el Directorio Ejecutivo apruebe la operación de préstamo. Estas limitaciones pueden resultar no aplicables en la medida en que se hayan cumplido los requisitos enunciados en la política del Banco, siempre que el prestatario haya sido notificado por escrito.

V. DISPOSICIONES FIDUCIARIAS PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ADQUISICIONES

- 5.1 Las disposiciones fiduciarias para las adquisiciones establecen las condiciones aplicables a todas las actividades de ejecución de adquisiciones y contrataciones en el marco del proyecto.

- 5.2 **Ejecución de las adquisiciones.** Las adquisiciones para el proyecto propuesto se llevarán a cabo de conformidad con las disposiciones establecidas en el contrato de préstamo y el plan de adquisiciones, así como en las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2349-9) de marzo de 2011 y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2350-9) de marzo de 2011. El Directorio Ejecutivo del Banco autorizó el 9 de marzo de 2017 una excepción parcial a las políticas de adquisiciones del Banco para ampliar la elegibilidad en los procesos de adquisiciones para el proyecto e incluir a países no miembros del BID considerados elegibles por la UE. Los procesos de adquisiciones contemplados en el proyecto se han establecido siguiendo las políticas del Banco habiéndose aprobado la siguiente excepción a los criterios de elegibilidad: los bienes provenientes de países no miembros son elegibles para las actividades de adquisiciones y los proveedores, contratistas, consultores y proveedores de servicios de países no miembros del BID pueden participar en los procesos de adquisición de actividades financiadas en el marco del proyecto, siempre que el país de origen de los bienes y la nacionalidad de los proveedores, contratistas y los proveedores de servicios sean reconocidos como elegibles por la UE, como se indica en la Guía práctica de los procedimientos contractuales para las acciones externas de la UE (PRAG).

- a. **Adquisición de bienes y contratación de bienes y servicios distintos de los de consultoría.** El plan de adquisiciones del proyecto, que abarca la duración de la ejecución del proyecto, se puede consultar en el siguiente [enlace](#). El plan de adquisiciones indica el método que se utilizará para la adquisición de bienes y la contratación de obras o servicios distintos de los de consultoría. En todos los casos, es responsabilidad del especialista sectorial de la operación revisar las especificaciones técnicas durante el proceso de selección.
- b. **Contratación de servicios de consultoría.** El plan de adquisiciones del proyecto, que abarca la duración de la ejecución del proyecto, se puede

consultar en el siguiente [enlace](#). El plan de adquisiciones indica el método que se usará para la selección y contratación de servicios de consultoría. Es responsabilidad del prestatario preparar e implementar el proyecto; y, por lo tanto, de realizar los términos de referencia, las listas cortas, la selección de los consultores y la adjudicación y ulterior administración del contrato.

- (i) **Selección de fuente única o contratación directa.** Este método se utilizará solo en casos excepcionales obteniéndose la no objeción del Banco a la justificación. Los requisitos para la selección de fuente única figuran en las secciones 3.6 y 3.7 del documento GN-2349-9 y las secciones 3.9 a 3.13 del documento GN-2350-9.
 - (ii) **Selección de consultores individuales.** Los consultores individuales se emplean en tareas para las cuales: (i) no se necesitan equipos de personal; (ii) no se requiere apoyo profesional adicional externo (oficina central); y (iii) la experiencia y las calificaciones de la persona son los requisitos primordiales. La selección de los consultores individuales se hace teniendo en cuenta sus calificaciones para realizar las tareas necesarias. No se requiere publicación y los consultores no necesitan presentar propuestas. Los consultores se seleccionarán mediante una comparación de las calificaciones de mínimo tres candidatos que hayan expresado interés en la tarea o hayan sido contactados directamente por el prestatario. Los consultores individuales pueden ser seleccionados por fuente única con la debida justificación en casos excepcionales y de conformidad con los párrafos 5.1 a 5.4 de la Sección V (Selección de consultores individuales) del documento GN-2350-9.
 - (iii) **Capacitación.** El plan detallado de adquisiciones contiene los servicios de consultoría para los cuales se requieren capacitación y talleres. Según el documento GN-2350-9, si las tareas asignadas incluyen un componente importante de capacitación y transferencia de conocimiento al personal del prestatario o consultores nacionales, los términos de referencia deberán indicar los objetivos, la naturaleza, el alcance y las metas del programa de capacitación, incluidos los detalles sobre los instructores y estudiantes, las competencias que se transferirán, los plazos pertinentes y los planes de seguimiento y evaluación. El costo del programa de capacitación se incluirá en el contrato del consultor y en el presupuesto de las tareas correspondientes.
- c. **Gastos recurrentes.** Los gastos recurrentes incluyen el pago de servicios públicos y otros gastos operativos de las oficinas de la unidad de gestión del programa, si hubiere.
 - d. **Preferencia nacional.** Para determinar si es adecuado y necesario aplicar la preferencia nacional en la evaluación de las licitaciones deben consultarse los párrafos 1 al 6 del Apéndice 2 del documento GN-2349-9.
 - e. **Otros asuntos.** Uso de documentos nacionales u otros documentos distintos de los documentos estándar del Banco para licitaciones públicas: Ninguno.

Cuadro 2 - Umbrales (en US\$)

Umbral de licitaciones públicas internacionales*		Escala de licitaciones públicas nacionales** (obras complejas y bienes no comunes)		Servicios de consultoría
Obras	Bienes	Obras	Bienes	Lista corta internacional
≥1.000.000	≥100.000	100.000 – 1.000.000	25.000 – 100.000	≥200.000

* Para la contratación de obras simples y la adquisición de bienes comunes cuyos montos sean inferiores a los umbrales correspondientes a las licitaciones públicas internacionales, se puede utilizar la comparación de precios.

** Para la contratación de obras complejas y la adquisición de bienes no comunes cuyos montos sean inferiores a la escala de las licitaciones públicas nacionales, deberá usarse la comparación de precios.

- 5.3 **Supervisión de adquisiciones - Plan de adquisiciones y supervisión.** El siguiente [enlace](#) contiene el plan de adquisiciones de la operación, que abarca el plazo total de ejecución. Allí se detallan los procedimientos para la adquisición de bienes, la contratación de obras o servicios y el método de selección de consultores, para cada contrato o grupo de contratos. También se señalan los casos que requieren de una precalificación, el costo estimado de cada contrato o grupo de contratos y los requisitos de revisión ex ante y ex post del Banco. El plan de adquisiciones abarcará un período inicial de 18 meses y se actualizará anualmente o cuando sea necesario, o cuando el Banco lo solicite (www.iadb.org/procurement).

VI. GESTIÓN FINANCIERA

- 6.1 **Programación y presupuesto.** El prestatario se comprometerá a asignar, para cada ejercicio fiscal de la ejecución del proyecto, espacio fiscal suficiente para así garantizar la ejecución. El monto asignado se determinará en función de los montos indicados en los formularios de presentación del presupuesto, presentados al Ministerio de Finanzas por medio del MOW. Esas estimaciones se prepararán a partir de la información contenida en el plan de ejecución del proyecto, el plan financiero y el plan de adquisiciones.
- 6.2 **Sistemas contables y de presentación de información.** Para la contabilidad y la presentación de informes del proyecto se usará el sistema nacional, SmartStream, en consonancia con las normas internacionales financieras y de presentación de informes y las normas internacionales de contabilidad del sector público cuando corresponda. Se prevé que el sistema de contabilidad y presentación de informes del proyecto (i) facilitará el asiento y la clasificación de todas las transacciones financieras según la fuente de financiamiento y las categorías de inversión; y (ii) proporcionará información relacionada con la ejecución financiera planificada frente a la real del proyecto, los compromisos asumidos en el marco del proyecto, el plan financiero semestral, los estados financieros, los informes de desempeño y los demás informes que puedan solicitar el MOW o el BID.
- 6.3 **Desembolsos y flujo de fondos.** De acuerdo con la normativa del Gobierno de Belize, se utilizará una cuenta bancaria designada en el Banco Central de Belize para depositar los recursos del préstamo. Para los gastos operacionales ordinarios, la unidad de gestión del programa realizará los pagos con cargo a la cuenta del ministerio (cuenta consolidada), y al presentar un memorando al Ministerio de

Finanzas, los fondos se reembolsarán a la cuenta consolidada con cargo a la cuenta del Banco Central.

- 6.4 Como lo indican las normas de desembolso de los préstamos y los compromisos y obligaciones anticipados del proyecto, se prevé utilizar principalmente el anticipo de fondos para el proyecto. Se recurrirá a este sistema cuando existan necesidades reales de liquidez del proyecto y por un período máximo de seis meses. Los anticipos siguientes podrán desembolsarse una vez que el 70% del saldo total acumulado pendiente de justificación haya sido presentado y aceptado por el Banco, en lugar del 80%. Este procedimiento tiene por objeto armonizar el umbral y las condiciones de los anticipos de fondos establecidos en el contrato de préstamo del proyecto original (3344/OC-BL). Los desembolsos se procesarán utilizando la metodología ex post.
- 6.5 **Control y auditoría internos.** La unidad de gestión del programa será responsable de formular e implementar un sistema de control interno bien fundamentado para el proyecto. El sistema que se establezca debe proporcionar seguridades razonables de que los fondos se estén utilizando para el fin previsto y debe incluirse en el manual de operaciones del proyecto.
- 6.6 **Control externo y presentación de informes.** Para cada ejercicio fiscal durante la ejecución del proyecto, el MOW deberá preparar informes financieros semestrales para el proyecto, así como estados financieros anuales auditados y un estado financiero final auditado al concluir del proyecto. Los estados financieros serán auditados por una firma de contadores públicos independiente aceptable para el Banco. Esta firma se seleccionará de acuerdo con los procedimientos del Banco para la contratación de servicios de auditoría externa.
- 6.7 **Plan de supervisión financiera.** El plan inicial de supervisión financiera del proyecto se centrará en (i) actividades relacionadas con la implementación y el seguimiento de los planes y sistemas que se estén implementando para la gestión fiduciaria del proyecto; (ii) el seguimiento del estado de implementación de las medidas de mitigación de riesgos; y (iii) la creación de la capacitación de la unidad de gestión de proyecto en materia de procedimientos y requisitos del Banco.
- 6.8 **Mecanismo de ejecución.** El MOW, que será el organismo ejecutor del préstamo, utilizará el mecanismo de ejecución del proyecto (una unidad de gestión del programa exclusivamente dedicada a los proyectos del Banco) previamente acordado entre el Gobierno de Belize y el BID. La unidad de gestión del programa será responsable del cumplimiento de la gestión técnica, administrativa y financiera relacionada con la ejecución, así como de las funciones de planificación, seguimiento, supervisión y evaluación. Para que dicha unidad desempeñe adecuadamente su función, el organismo ejecutor se asegurará de que el personal clave identificado esté disponible.
- 6.9 La unidad de gestión del programa estará compuesta por (i) un coordinador de proyecto; (ii) un gerente de proyecto para cada una de las operaciones de préstamo del Banco (el gerente de proyecto será el mismo que el de la operación 3344/OC-BL); y (iii) un ingeniero en sistemas costeros. Asimismo contará con especialistas en (i) gestión financiera; (ii) adquisiciones; (iii) seguimiento y evaluación; (iv) aspectos social; y (v) medio ambiente. También tendrá en la plantilla un asistente administrativo que apoye a los demás proyectos y a este.

- 6.10 El coordinador del proyecto tiene la responsabilidad de supervisar todas las operaciones bajo la unidad de gestión del programa y dependerá del principal funcionario ejecutivo del MOW y de un comité directivo del proyecto. Este comité estará compuesto por los principales organismos de implementación y partes interesadas y será presidido por el Ministerio de Desarrollo Económico y Petróleo, Inversiones, Intercambio Comercial y Comercio (MEDPITC). El comité se encargará del seguimiento y la asesoría estratégica del proyecto. Estará integrado por el MOW, el Ministerio de Trabajo, Gobierno Local y Desarrollo Rural, el Ministerio de Finanzas y Recursos Naturales, el Ministerio de Turismo y Aviación Civil (MTCA), la Dirección e Instituto de Gestión de Zonas Costeras (CZMAI), el ministerio responsable de la Organización Nacional de Gestión de Emergencias (NEMO) y el Ministerio de Agricultura, Pesca, Silvicultura, Medio Ambiente, Desarrollo Sostenible e Inmigración (MAFFESDI).

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/18

Belice. Préstamo ____/OC-BL a Belice. Financiamiento Adicional
para el Proyecto de Rehabilitación de la
Carretera George Price

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 Belice, como prestatario, para otorgarle un financiamiento adicional para la ejecución del proyecto de rehabilitación de la carretera George Price, aprobado mediante Resolución DE-167/14. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$7.000.000, que formen parte de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el ____ de _____ de 2018)