

JAMAICA

PROGRAMA DE MEJORAMIENTO VIAL

(JA-L1027)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por Alejandro Taddia (INE/TSP), jefe del equipo de proyecto; Rosana Brandao (INE/TSP); Brian McNish (TSP/CTT); Diego Buchara (LEG)/SGO) y Caterina Vecco (INE/TSP).

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO

I.	DESCRIPCIÓN Y SEGUIMIENTO DE RESULTADOS	1
A.	Introducción	1
B.	Antecedentes, problema abordado y justificación	1
C.	Objetivo, componentes y costos	8
D.	Indicadores de resultados clave	11
II.	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS	12
A.	Mecanismo financiero y condiciones contractuales	12
B.	Riesgos para las salvaguardias ambientales y sociales.....	12
C.	Riesgo fiduciario	14
D.	Otros riesgos y consideraciones clave	14
III.	PLAN DE EJECUCIÓN Y GESTIÓN	15
A.	Prestatario y organismo ejecutor.....	15
B.	Estructura de la ejecución	16
C.	Adquisiciones	17
D.	Evaluación y seguimiento	17
E.	Actividades futuras después de la aprobación	18

Anexos	
Anexos impresos	
Anexo I	Matriz de Efectividad en el Desarrollo resumida
Anexo II	Marco de Resultados
Anexo III	Plan de adquisiciones resumido

Enlaces electrónicos	
Requeridos	
1.	Plan de adquisiciones del proyecto http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2169560
2.	Plan operativo anual http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2169075
3.	Plan de seguimiento y evaluación http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2168981
4.	Informe de gestión ambiental y social y plan de gestión ambiental y social http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2168925
Optativos	
1.	Política nacional de transporte http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2166372
2.	Política del sector vial http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2166373
3.	Política nacional de seguridad vial http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2166367
4.	Manual para los dispositivos de control de tráfico http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2166366
5.	Lineamientos ocupacionales, de seguridad y de emergencia http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2163083
6.	Prácticas de gestión óptima http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2163085
7.	Lineamientos para el plan de implementación de la gestión ambiental http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2163094
8.	Declaración de políticas ambientales http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2163113
9.	Requisitos de protección ambiental http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2163116
10.	Lista de verificación del análisis ambiental y descripción de clase http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2163121
11.	Especificaciones ambientales para el mantenimiento rutinario http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2163149
12.	Plan general de seguimiento ambiental http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2163124
13.	Plan institucional del Organismo Nacional de Obras Públicas para 2007-2010 http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2168846

SIGLAS Y ABREVIATURAS

NRSIP	Programa de Mejoramiento del Servicio Nacional de Carreteras
UEP	Unidad de Ejecución del Proyecto

RESUMEN DEL PROYECTO

JAMAICA PROGRAMA DE MEJORAMIENTO VIAL (JA-L1027)

Términos y condiciones financieras				
Prestatario: Gobierno de Jamaica			Plazo de amortización:	25 años
Organismo ejecutor: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través del Organismo Nacional de Obras Públicas (NWA)			Período de gracia:	5 años
			Período de desembolso:	5 años
Fuente	Monto (millones de US\$)		Comisión de inspección y vigilancia:	*
BID (Capital Ordinario)	10,0		Tasa de interés:	LIBOR
Local	-		Comisión de crédito:	*
Total	10,0		Moneda:	Dólar estadounidense de la Facilidad Unimonetaria
Esquema del proyecto				
Objetivo y descripción del proyecto: <p>El objetivo principal es mejorar la movilidad y la seguridad, ampliar la accesibilidad, disminuir los costos del transporte y reducir las tasas de accidentes, a través de la mejora y el mantenimiento de carreteras. Los objetivos específicos son contribuir al diseño y la ejecución de los contratos de mantenimiento rutinario basados en el desempeño, mejorar las condiciones de seguridad vial en secciones y tramos críticos y aumentar la capacidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de analizar la información sobre accidentes y formular recomendaciones oportunas.</p> <p>Los resultados previstos incluyen (i) mejoras en la fiabilidad vial y en las condiciones de manejo, y reducción de los costos generalizados de transporte y logística; (ii) mayor movilidad y accesibilidad de las comunidades a mercados y servicios; (iii) reducción de las tasas de accidentes y de mortalidad y lesiones relacionadas con el tráfico y (iv) fortalecimiento institucional del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en especial en relación con el análisis de datos sobre colisiones viales y la formulación de políticas.</p>				
Condiciones contractuales especiales: <p>Antes del primer desembolso, el organismo ejecutor deberá haber contratado o nombrado a un jefe de proyecto, un experto ambiental y un contador certificado, o una combinación similar de calificaciones y experiencia, de conformidad con términos de referencia aprobados previamente por el Banco (párrafo 3.3).</p> <p>Antes de sacar a licitación las obras civiles, el organismo ejecutor deberá haber incluido en los documentos de licitación (i) los diseños técnicos finales y (ii) el plan de gestión ambiental y social, y las especificaciones ambientales generales y particulares, incluida su cláusula sobre mitigación, gestión, supervisión, seguimiento y capacitación (párrafo 3.6).</p> <p>Antes de sacar a licitación las obras civiles de seguridad vial, el organismo ejecutor deberá haber sometido al visto bueno del Banco los estudios de ingeniería, ambientales y de factibilidad y los diseños técnicos finales (párrafo 3.12).</p>				
Excepciones a las políticas del Banco: <p>Ninguna.</p>				
<p>El proyecto es coherente con la estrategia de país: Sí [<input checked="" type="checkbox"/>] No [<input type="checkbox"/>]</p> <p>El proyecto califica como: SEQ [No] PTI [No] Sector [] Geográfica [] % de beneficiarios []</p> <p>Adquisiciones: Véase el párrafo 3.7.</p>				

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

I. DESCRIPCIÓN Y SEGUIMIENTO DE RESULTADOS

A. Introducción

- 1.1 La densa red de carreteras de Jamaica sustenta el principal medio de transporte y movilidad, que facilita el acceso a la vida social y económica para los 2,7 millones de habitantes de la isla. El transporte vial es la modalidad de transporte terrestre más importante, como lo evidencia el hecho de que representó el 75% del consumo nacional total de petróleo en 2004. Sin embargo, la red vial ha caído en un estado de deterioro por falta de mantenimiento adecuado, lo que se vio exacerbado por lluvias torrenciales, huracanes y las consecuentes inundaciones, que han dado como resultado severos daños acumulativos y una reducción en la seguridad para los usuarios de la red. El número de colisiones de vehículos entre 2006 y 2008 aumentó 13%, como manifestación del deterioro de las condiciones de seguridad vial.

B. Antecedentes, problema abordado y justificación

- 1.2 El sector del transporte. Jamaica cuenta con una red de carreteras amplia pero anticuada que, de acuerdo con el Banco Mundial, tiene el índice normalizado de carreteras más alto de todos los países (752), indicativo de un país cuya red de carreteras es densa y extensa. Para un país con una superficie total de 11.000 km², la extensión total del sistema de carreteras, incluidas las carreteras nacionales y parroquiales, es de aproximadamente 15.700 km. Las rutas y carreteras de importancia nacional (la red nacional de carreteras) representan 29% de las carreteras, es decir, 5.006 km, que son competencia del Organismo Nacional de Obras Públicas (NWA) e incluyen caminos arteriales (1.561 km), caminos secundarios y terciarios (3.445 km) y 800 puentes. A excepción de unos 360 km clasificados como vías agrícolas o forestales, las parroquias administran los restantes 10.334 km, de los cuales 80% están asfaltados.
- 1.3 Sin embargo, una década de descenso año tras año en las asignaciones al presupuesto de mantenimiento de carreteras hizo que, para la llegada del nuevo milenio, la densa red de carreteras de Jamaica se encontrara deteriorada, ante lo cual se le otorgó una clasificación deficiente en un estudio sobre su estado realizado en 1999. En un intento por acabar con este ciclo de deterioro de las carreteras, el Gobierno de Jamaica se coordinó con la Comisión Europea y el Banco en aras del apoyo a un plan destinado a desarrollar un marco nacional de transporte que serviría para orientar la rehabilitación del sector al tiempo que el gobierno, a través de alianzas público-privadas, emprendió una iniciativa de inversiones a mediano plazo en carreteras vitales, con tareas equilibradas entre obras de rehabilitación de carreteras, mantenimiento periódico y rutinario y expansión de carreteras principales.
- 1.4 Por lo tanto, el Banco ha venido apoyando esta estrategia desde 2001, mediante cuatro préstamos: (i) el Programa de Mejoras de la Autopista Costera Norte (LO-972/OC-JA), por valor de US\$59,5 millones, centrado en la mejora y la rehabilitación vial; (ii) el Programa de Mejoramiento del Servicio Nacional de Carreteras (NRSIP) (LO-1363/OC-JA), por valor de US\$18,5 millones, enfocado

- en la conservación de la red de carreteras mediante el apoyo a la mejora y la reingeniería de los sistemas de mantenimiento de carreteras; (iii) el Programa Nacional de Asistencia de Emergencia (LO-1959/OC-JA), por valor de US\$10 millones, centrado en el suministro de apoyo a la mejora y la rehabilitación de emergencia de la red de carreteras tras los daños provocados por huracanes e inundaciones y (iv) el Programa de Rehabilitación de la Infraestructura de Transporte (LO-2026/OC-JA), por valor de US\$50 millones, destinado a la rehabilitación de porciones esenciales del sistema de carreteras principales.
- 1.5 La región de América Latina y el Caribe presenta la mayor tasa de mortalidad a causa de lesiones por accidentes de tráfico en el mundo (17,3 muertes por cada 100.000 habitantes). Se prevé que esta tasa de mortalidad aumente un 48% para 2020 y, según las predicciones, la región seguirá exhibiendo la tasa más alta en ese año. En promedio, los costos por colisiones equivalen a entre 1,5% y 2% del PIB anual de los países en desarrollo; en América Latina y el Caribe su costo en 2000 fue de US\$19.000 millones. En 2005, los costos directos e indirectos de las colisiones viales para la economía jamaicana ascendieron a US\$100 millones (US\$60 millones para el sector de la salud y US\$40 millones para la Asociación de Seguros). Entre 2001 y 2008 se registraron 98.056 colisiones y 2.920 muertes por accidentes viales, lo que representa una tasa de mortalidad de 12,74 muertes por cada 100.000 habitantes. Jamaica se ubica entre los países clasificados como de mediano riesgo de muerte por accidente de tráfico (de 10 a 20 muertes por cada 100.000 habitantes).
- 1.6 Además, desde 2004 y con la ayuda de la Comisión Europea en el marco del Noveno Fondo Europeo de Desarrollo, se han llevado a cabo tres estudios clave dentro del Programa Nacional Indicativo que ofrecen un marco estratégico integral para el desarrollo del sector en general y para la rehabilitación de la red de carreteras en particular. Estos estudios son (1) la Política Nacional de Transporte, condición previa esencial para que el Fondo Europeo de Desarrollo brinde apoyo al sector del transporte, política que proporciona un diagnóstico del sector analizando el transporte aéreo, marítimo, ferroviario y por carretera y presenta parámetros de política para el sector. La Política Nacional de Transporte se completó en 2004 y fue aprobada por el gabinete ministerial en 2005; (2) la Política Nacional de Carreteras, un estudio complementario a la Política Nacional de Transporte que se centra específicamente en el desarrollo de la política para el transporte por carretera, se terminó de formular en el segundo semestre de 2005 y fue aprobada posteriormente por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y (3) el Plan Maestro de Mantenimiento de Carreteras, el cual justifica e identifica opciones y casos hipotéticos basados en la disponibilidad de financiamiento y sirve para orientar las prioridades de inversión en mantenimiento de carreteras que se requieren hasta 2012. El presente documento ofrece los datos, la información, el análisis y la justificación necesarios para intervenciones viales en la red de carreteras, se terminó en octubre de 2007 y ha sido refrendado por el actual gobierno, que asumió en 2007.

- 1.7 Con apoyo complementario del BID (LO-1363/OC-JA), las enmiendas a la Ley de Circulación Vial se han finalizado y se han presentado ante el Parlamento, y se está preparando la puesta en práctica del programa de cumplimiento de normas de seguridad y peso máximo de vehículos comerciales. Estas leyes, junto con los documentos de políticas de transporte, definen un marco que durante el período de 2006 a 2016 identificará en forma amplia las carreteras que requieren mantenimiento urgente y que complementará y contribuirá sustancialmente a la protección a largo plazo de las inversiones.
- 1.8 Marco institucional. Las actividades relativas a obras de infraestructura de transporte son administradas por tres organismos principales, a saber: (1) el Fondo de Mantenimiento Vial, establecido en 2002, es una instancia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas responsable de suministrar apoyo financiero para el mantenimiento y la conservación general de las carreteras principales del país y administra los fondos recibidos de una tercera parte de los cargos por licencias vehiculares que recauda la Dirección General de Ingresos. Durante la vigencia del presupuesto de 2009-2010, el Fondo de Mantenimiento Vial recibirá en forma adicional, durante los ejercicios fiscales de 2009 a 2011, asignaciones anuales de 20%, 35% y 50%, respectivamente, de un nuevo impuesto al combustible; (2) el Organismo Nacional de Obras Públicas, responsable de la construcción, el mantenimiento y la gestión de la red de carreteras principales y de los sistemas de control de inundaciones de Jamaica, es el brazo ejecutor del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Este organismo comparte la responsabilidad sobre la red de carreteras total con otras entidades, como los consejos parroquiales, encargados de la red de carreteras parroquiales y (3) la National Road Operating and Constructing Company Limited, cuya principal función es supervisar la implementación de la expansión vial a través de asociaciones público-privadas (Highway 2000) y dar seguimiento al contrato de concesión celebrado con la constructora actual, TransJamaican Highway Limited. La Autoridad de Peaje opera conjuntamente como organismo asesor responsable de reglamentar la operación y el mantenimiento de las carreteras de peaje en Jamaica, y supervisando el cumplimiento de los concesionarios.
- 1.9 La Unidad de Seguridad Vial es una división del Ministerio de Transporte y Obras Públicas cuyo mandato es suministrar información oportuna sobre accidentes, que se emplea para orientar el proceso de toma de decisiones y permitir así la aplicación de medidas correctivas adecuadas.
- 1.10 Estrategia del país en el sector. La mejora de la fiabilidad y la seguridad de la red vial es compatible con la estrategia del gobierno de liberalización del mercado basada en la adopción de un modelo de crecimiento impulsado por la exportación. Por lo tanto, se está intentando crear un entorno que atraiga y aumente las inversiones, promover el crecimiento del sector privado e incrementar los niveles de producción. Para lograr la sostenibilidad de un crecimiento alto basado en el fomento de la inversión, las actividades se están dirigiendo a promover mayores niveles de producción y eficiencia por parte del sector privado mediante la

modernización y el mantenimiento de la infraestructura social y física, en especial la red vial de la isla, así como a mejorar la seguridad vial. A largo plazo, el Gobierno de Jamaica está procurando una política para racionalizar la red vial existente, de manera que el mantenimiento pueda priorizarse con base en criterios económicos y sociales, que incluyan la consideración de los costos y beneficios relativos de las redes viales primaria, secundaria y terciaria. El gobierno también está considerando establecer una Autoridad Vial para (i) racionalizar la responsabilidad de la construcción y el mantenimiento de las carreteras principales y parroquiales, así como de los alcantarillados y desagüeros principales; (ii) mantener y aumentar la seguridad de la red vial y (iii) obtener una fuente de financiamiento sostenible para los gastos de mantenimiento vial.

- 1.11 La estrategia del país en el subsector vial consta de (i) la rehabilitación y la mejora de la red vial, financiadas con recursos externos y (ii) el mantenimiento rutinario de la red rehabilitada, financiado con recursos recurrentes. Esta estrategia está encaminada a reducir los costos de transporte, mejorar las condiciones de viaje y la seguridad vial en las carreteras públicas, mejorar el acceso a los mercados y la competitividad general y aumentar la cobertura de las actividades de mantenimiento. El presupuesto aprobado del Fondo de Mantenimiento Vial para el período 2007-2008 fue de aproximadamente US\$6,7 millones. En el siguiente cuadro se ilustran las actividades¹ financiadas durante ese período:

Categoría	Presupuesto (en millones de US\$)
Tratamiento con micropavimento (125.000 millas cuadradas)	0,40
Reparación de carreteras (149.000 millas cuadradas)	1,40
Mantenimiento rutinario	0,50
Contribución al NRSIP (LO-1363/OC-JA)	3,30
Programa de mejoras de intersecciones	0,10
Programa de obras viales diversas	0,90
Respuesta ante emergencias	0,10
TOTAL	6,70

- 1.12 No obstante, la red vial se encuentra en condiciones entre regulares y muy malas, lo que da como resultado tiempos de viaje largos y costos de transporte altos, y genera dificultades de acceso a escuelas, servicios básicos (como los de salud, gestión pública, etc.) y alternativas económicas (como mercados, empleos, etc.), lo que de hecho limita la movilidad y la accesibilidad de la población en zonas importantes del país. Esta situación constituye una amenaza para los objetivos de desarrollo a largo plazo del gobierno, que se basan en una red vial segura y fiable para facilitar las inversiones y aumentar la productividad del sector privado y acelerar así el crecimiento económico. El Gobierno de Jamaica está reduciendo las obras que

¹ Informe Anual 2007-2008, Fondo de Mantenimiento Vial.

ejecuta directamente el Organismo Nacional de Obras Públicas para enfocarse más en la ejecución de contratos de mantenimiento rutinario basados en el desempeño, que incluirán la participación del sector privado mediante la subcontratación de actividades permanentes de mantenimiento rutinario.

- 1.13 El objetivo del Gobierno de Jamaica en materia de seguridad vial es promover y fomentar una cultura de tráfico ordenada y disciplinada que propicie la creación de un entorno de tráfico seguro, a través de la conceptualización y el diseño de un programa sostenido de información pública, educación en escuelas, legislación e información e investigación sobre accidentes. El gobierno ha establecido un enfoque estratégico para el período de 2009 a 2012 con respecto a la reducción de las colisiones viales y la promoción de una cultura de tráfico disciplinado intensificando el análisis de datos, la investigación y la educación pública.
- 1.14 La seguridad vial se rige por la Política Nacional de Transporte y por la Política Nacional de Seguridad Vial, que es la política fundamental que rige la forma en que se aborda la seguridad vial. Los agentes institucionales que participan en la seguridad vial incluyen, entre otros, la Oficina del Primer Ministro; el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (Unidad de Seguridad Vial y Organismo Nacional de Obras Públicas); el Ministerio de Educación; el Ministerio de Seguridad Nacional; el Ministerio de Salud; la policía de Jamaica; la Autoridad de Tráfico de la Isla; el Consejo Nacional de Seguridad Vial; y los Consejos Parroquiales.
- 1.15 Estrategia del Banco. El programa propuesto es congruente con la Estrategia de País del Banco, plasmada en el documento de país (documentos GN-2422-1 y GN-2422-3), en la que se establecen tres áreas de actuación principales, a saber: (i) desarrollo del sector privado; (ii) obtención de valor por el dinero invertido y (iii) reducción de la vulnerabilidad a los desastres naturales. La infraestructura vial dañada e insegura tiene un efecto perjudicial sobre el entorno empresarial, la productividad y el desarrollo del sector privado, ya que dificulta la capacidad de mover bienes y servicios de manera eficaz y de dedicar los recursos del país al crecimiento económico. Abordar el estado de la red vial a través de un programa de mantenimiento y mejoras de las zonas críticas en materia de seguridad vial servirá como insumo complementario para mejorar el entorno empresarial y para el desarrollo del sector privado y responderá directamente a la estrategia identificada de ayudar a las actividades de rehabilitación y reconstrucción, además de encuadrarse con el tercer pilar estratégico del Banco al reducir la vulnerabilidad de Jamaica frente a los desastres naturales a través de actividades de prevención y mitigación. El Banco apoyó el programa a largo plazo del país mediante cuatro operaciones anteriores que se dirigieron a la rehabilitación y el mantenimiento de la red de carreteras principales.
- 1.16 Problema abordado. Los cálculos actuales del estado de la red vial principal y parroquial señalan que entre 30% y 60% se encuentra en condiciones malas o muy malas, al punto de que parte de la red vial se ha vuelto insegura y poco fiable. Algunas carreteras se han cerrado, lo que trae aparejado tiempos de viaje largos y costos de transporte altos, que de hecho limitan la movilidad de la nación. Los

trastornos consiguientes y las dificultades sociales se manifiestan en congestiones de tráfico, dificultad para que los niños lleguen a las escuelas y problemas de acceso a otros servicios básicos, como los de salud y los de gestión pública y a otros espacios económicos, como mercados y empleos.

- 1.17 El estudio sobre las condiciones de la red vial realizado en 2005 (plan institucional del Organismo Nacional de Obras Públicas para 2007-2010), realizado con miras a actualizar los datos arrojados por el anterior estudio llevado a cabo en 1999 por el organismo antedicho, se basa en un examen parcial de 50% de la red de carreteras principales. Los datos de este estudio muestran que, en 2005, 12% de la red se clasificaba como buena, una cifra inferior al 28% que la red registraba en 1999, lo que representa un descenso de 57% en la cantidad de vías definidas como “buenas” entre 1999 y 2005. Los resultados obtenidos se resumen en el cuadro siguiente:

**Estudio parcial de las condiciones
de las carreteras principales para los años 1999 y 2005**

Clase de carretera	Condición/km			Total (km)
	Buena	Regular	Mala	
A	236	235	66	537
B	50	283	135	468
C	31	410	1.130	1.571
Total	317	928	1.331	2.576
Porcentaje 1999	28%	28%	44%	
Porcentaje 2005	12%	36%	52%	

A: Carreteras de importancia nacional que presentan volúmenes de tráfico diarios superiores a los 1.000 vehículos y que conectan una o más zonas o ciudades principales de la isla con otras zonas o ciudades similares. (Total: 844 km)

B: Carreteras de importancia regional conectadas a caminos arteriales que normalmente presentan volúmenes de tráfico diarios de 1.000 a 8.000 vehículos. (Total: 717 km)

C: Habitualmente carreteras de importancia únicamente local que tienen la función de permitir comunicaciones y contacto dentro de los distritos. Estas carreteras normalmente tienen volúmenes de tráfico inferiores a los 1.500 vehículos por día. (Total: 3.225 km)

- 1.18 El estado de la red de carreteras principales se ha deteriorado sensiblemente entre 1999 y 2005. No hay duda de que estas características del sistema vial jamaquino tienen repercusiones y se traducen en altos costos logísticos, un menor nivel de vida a escala nacional y una red vial menos segura y fiable.
- 1.19 La capacidad del sector público es limitada a la hora de administrar la infraestructura vial, gestionar los recursos públicos y asegurar el cumplimiento de las normas de transporte. A pesar de su reciente aumento, el flujo de fondos del Fondo para el Mantenimiento de Carreteras ha sido tradicionalmente insuficiente y las cantidades disponibles habitualmente no han coincidido con la demanda estacional de obras viales, lo cual ha dado lugar a un problema cíclico de flujo de

- efectivo que impide que los recursos presupuestados para mantenimiento puedan emplearse de manera eficiente. Es necesario racionalizar la red vial en consonancia con los recursos limitados para mantenimiento, la densidad de la población, la planificación del desarrollo físico y espacial nacional y los centros de industria y empleo.
- 1.20 Considerando el reciente aumento en los gravámenes sobre la gasolina que se destinarán al mantenimiento de las carreteras, el programa se enfocará en asegurar que los fondos existentes se utilicen óptimamente. El programa se concentrará en establecer un sistema de mantenimiento vial rutinario con las siguientes características principales: (i) ejecución descentralizada, a través de las Oficinas Regionales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; (ii) cobertura de toda la isla; (iii) contratación de las actividades a través de un enfoque basado en el desempeño y (iv) participación de las comunidades locales en la implementación de las obras.
- 1.21 La policía jamaquina recopila y consolida los datos sobre colisiones de tráfico en relación con todos los accidentes que ocurren en el país, entre ellos, colisiones mortales, colisiones graves, colisiones menores y colisiones que sólo provocan daños. Estos informes son analizados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que mantiene la base de datos nacional. Se recopilan datos entre los tres elementos que participan activamente en el entorno del tráfico: humano, vehicular y ambiental. Se llevan a cabo análisis espaciales y estadísticos que ayudan a identificar puntos y corredores críticos. Con base en las recomendaciones de estos estudios y análisis, el Gobierno de Jamaica está actualmente implementando los siguientes programas tendientes a aumentar la seguridad vial: *Below 300 Deaths; Drive for Life; Make it Click; Drink and Drive; Walk Good; Child Safety; Road Models; Road Scholars; and Road Signs and Markings*.
- 1.22 Justificación de la participación del Banco. Los programas activos del Banco han contribuido colectivamente, aunque de manera lenta desde 2002, a mejorar gradualmente el estado de la red de carreteras y a promover reformas sistémicas e institucionales importantes y autónomas dentro del Organismo Nacional de Obras Públicas, para gestionar el mantenimiento de carreteras en Jamaica. El NRSIP ha introducido un Sistema Informático de Gestión del Mantenimiento Rutinario, que proporciona datos, información, análisis y justificación para un gasto óptimo en mantenimiento vial.
- 1.23 Siguiendo esta estrategia a largo plazo, el Banco ha estado financiando obras de rehabilitación en la red de carreteras principales y ha contribuido en la articulación de mecanismos sostenibles de mantenimiento rutinario. Las operaciones del Banco también han incluido componentes explícitos de seguridad vial o actividades implícitas para mejorar la seguridad. En el siguiente cuadro se ilustran los ámbitos de participación en las últimas cuatro operaciones financiadas por el Banco:

Áreas de participación	Préstamo 972/OC	Préstamo 1363/OC	Préstamo 1959/OC	Préstamo 2026/OC
Rehabilitación de caminos y puentes	✓	✓	✓	✓
Mantenimiento rutinario	✓	✓	✓	✓
Control de peso	✓	✓	✓	
Seguridad vial	✓	✓	✓	✓
Fortalecimiento institucional	✓	✓		✓

- 1.24 Coordinación con otros donantes. El Banco ha sido un agente clave en un esfuerzo concertado con otros organismos como el Banco de Desarrollo del Caribe (BDC), que ha aprobado US\$20 millones para reparaciones de carreteras, junto con un préstamo aprobado del Banco Mundial por valor de US\$10 millones para la rehabilitación de carreteras. La Comisión Europea, de conformidad con el Noveno Fondo Europeo de Desarrollo, también ha prestado apoyo aportando €30 millones para la Política Nacional de Transporte y el Plan Maestro de Mantenimiento de Carreteras, y ha facilitado además la “hoja de ruta” necesaria para llevar a cabo intervenciones e inversiones, así como la base para la coordinación en el sector (€10 se han destinado a incrementar la asistencia presupuestaria para apoyar el mantenimiento de carreteras, aportando los recursos necesarios para proteger y mantener la inversión). Kuwait, mediante el Fondo de Kuwait para el Desarrollo Económico Árabe (KFAED), y la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), han aportado recursos cifrados en US\$12,4 millones y US\$20 millones, respectivamente, destinados a la rehabilitación de carreteras rurales y urbanas, respectivamente. El Instituto de Planificación de Jamaica (PIOJ) ha actuado como institución coordinadora central en la participación de las instituciones financieras internacionales y refleja el compromiso del Gobierno de Jamaica a favor del sector y su estrategia coordinada de participación de donantes en el sector de carreteras.

C. Objetivo, componentes y costos

- 1.25 Objetivos. El objetivo principal es mejorar la movilidad y la seguridad, ampliar la accesibilidad, disminuir los costos del transporte y reducir las tasas de accidentes, a través de la mejora y el mantenimiento de carreteras. Los objetivos específicos son contribuir al diseño y la ejecución de los contratos de mantenimiento rutinario basados en el desempeño, mejorar las condiciones de seguridad vial en secciones y tramos críticos y aumentar la capacidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de analizar la información sobre accidentes y formular recomendaciones oportunas. Los resultados previstos incluyen (i) mejoras en la fiabilidad vial y en las condiciones de manejo y reducción de los costos generalizados de transporte y logística; (ii) mayor movilidad y accesibilidad de las comunidades a mercados y servicios; (iii) reducción de las tasas de accidentes y de mortalidad y lesiones relacionadas con el tráfico y (iv) fortalecimiento institucional del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en especial en relación con el análisis de datos sobre colisiones viales y la formulación de políticas.

- 1.26 El programa propuesto financiará el diseño y las primeras etapas de ejecución de contratos de mantenimiento basados en el desempeño a lo largo de los corredores prioritarios de la red de carreteras principales —con los cuales se pondrá a prueba este nuevo enfoque y se permitirá mejorar los procesos y el seguimiento—, la mejora de las condiciones de seguridad vial en secciones y tramos críticos y el fortalecimiento institucional de la Unidad de Seguridad Vial. Estas actividades apoyarán la competitividad y el desarrollo económico restableciendo la movilidad, la seguridad y la fiabilidad a la red vial nacional. Esta operación aprovecha las actividades emprendidas mediante préstamos anteriores que apoyaron la institucionalización del mantenimiento de carreteras mejorado, modernizado y sostenible. El financiamiento a largo plazo del mantenimiento rutinario es plenamente sostenible con el uso del Fondo de Mantenimiento Vial; una vez que se hayan utilizado los recursos del financiamiento, la continuación de las actividades se financiará en su totalidad mediante el Fondo de Mantenimiento Vial.
- 1.27 Componentes. Los componentes previstos de este proyecto son los siguientes: (1) el diseño y la implantación de mantenimiento rutinario basado en el desempeño, que incluirá las obras en los tramos seleccionados; (2) mejoras en la seguridad vial, que incluirá las obras en los tramos seleccionados y los puntos críticos; (3) fortalecimiento institucional de la Unidad de Seguridad Vial y (4) apoyo a la ejecución del proyecto.
- 1.28 **Componente 1: Mantenimiento vial basado en el desempeño (US\$5 millones).**
- 1.29 Este componente financiará la puesta en marcha de obras de mantenimiento rutinario en las carreteras (corredores y redes) mediante la ejecución de contratos de mantenimiento basados en el desempeño. Estos contratos incluirán una combinación de requisitos basados en el desempeño y obras de precio unitario para trabajos en veras y superficies viales, respectivamente. Las obras incluirían reparación de baches en pavimentos y arcones, eliminación de escombros, mantenimiento de estructuras de drenaje, reparación y sustitución de señalizaciones de tráfico y barreras de seguridad. Una cooperación técnica del PRODEV en etapa de preparación (operación JA-T1047) financiará las actividades técnicas e institucionales necesarias para ejecutar con eficiencia las actividades de mantenimiento rutinario financiadas por el Fondo de Mantenimiento Vial, que incluirán la revisión de los contratos existentes basados en el desempeño y los mecanismos de seguimiento y evaluación que se requerirán para el Fondo de Mantenimiento Vial y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
- 1.30 Estas obras se llevarán a cabo en corredores de prueba, que podrían incluir, entre otros, el Segmento 2 del Proyecto de Mejoramiento de la Carretera de la Costa Septentrional, mejorada recientemente con financiamiento del Banco (LO-972/OC-JA), así como otros corredores en la red secundaria y terciaria. Estos corredores adicionales se seleccionarán con base en los siguientes criterios: (i) que formen parte de la red nacional de carreteras principales; (ii) que tengan una asignación presupuestaria para el ejercicio correspondiente; (iii) que sean factibles desde el punto de vista ambiental y, por ende, cumplan con la legislación ambiental del país

- y con las políticas ambientales del Banco²; (iv) que tengan diseños normalizados preparados para obras sencillas y hayan incorporado medidas de mitigación para evitar, subsanar o compensar los impactos ambientales directos; (v) tengan autorización para ejercer el derecho de paso antes de la firma de los contratos para obras civiles y (vi) que se presenten pruebas de que no plantean la necesidad de reasentamiento de ningún ciudadano.
- 1.31 **Componente 2: Mejoras en la seguridad vial (US\$4 millones).** Este componente financiará la ejecución de obras civiles para mejorar las condiciones de seguridad vial. El alcance de las obras incluiría (i) un programa de señalización en A1 y A2, incluidas las líneas centrales, las líneas de borde y las marcas en relieve; (ii) mejoras de los cruces peatonales; (iii) colocación de señales restrictivas, preventivas e informativas; (iv) un programa de eliminación de puntos críticos, incluidas medidas de reducción de tráfico y (v) obras civiles menores.
- 1.32 **Componente 3: Fortalecimiento institucional de la Unidad de Seguridad Vial (US\$500.000).** Este componente apoyará al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a la Unidad de Seguridad Vial suministrando financiamiento para llenar y mantener una base de datos automatizada sobre colisiones de tráfico y preparar informes de diagnóstico y planes de acción para el corto y el mediano plazo, llevar a cabo un programa de evaluación de la seguridad vial en 500 km a lo largo de la red vial principal de toda la isla, adquirir equipos conexos, como un simulador para enseñanza y pruebas a conductores y un carril de prueba para autos que cuenten con el equipo apropiado de inspección de vehículos y realizar cursos de capacitación sobre análisis de fuerza de choque, biomecánica, reconstrucción de vehículos automotores comerciales y factores humanos, entre otros.
- 1.33 **Componente 4: Apoyo a la ejecución del proyecto (US\$500.000).** Este componente proporcionará asistencia técnica al Organismo Nacional de Obras Públicas para el desarrollo de los diseños técnicos, a fin de asegurarse de que siguen las prácticas óptimas de seguridad vial, y que prepare y actualice manuales de diseño vial que incluyan normas de seguridad vial y supervise y dé seguimiento a la realización de las obras civiles propuestas. Este componente también proveerá recursos para la contratación de auditores financieros, así como un consultor de seguimiento y evaluación para realizar las auditorías técnicas y hacer seguimiento de los resultados de la operación.
- 1.34 **Costo.** El Banco financiará el costo total del proyecto con un préstamo de inversión para obras múltiples de US\$10 millones, procedentes de los recursos del Capital Ordinario. El costo total estimado de este proyecto no incluye recursos de contrapartida. En el siguiente cuadro se presenta el costo estimado de cada componente:

² Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), Reasentamiento Involuntario (OP-710), Política sobre Gestión del Riesgo de Desastres (OP-704), Pueblos Indígenas (OP-765), Disponibilidad de Información (OP-102).

Categoría	Total
1. Mantenimiento vial basado en el desempeño	5,0
2. Mejoras en la seguridad vial	4,0
3. Fortalecimiento institucional de la Unidad de Seguridad Vial	0,5
4. Apoyo a la ejecución del proyecto	0,4
5. Auditoría financiera	0,1
TOTAL	10,0

D. Indicadores de resultados clave

- 1.35 Un sistema integral de seguimiento y evaluación analizará de forma continua las repercusiones del programa. Para facilitar el seguimiento de la consecución de las metas establecidas se han tenido en cuenta los indicadores siguientes: (i) longitud de la red vial primaria en el marco de contratos de mantenimiento rutinario basados en el desempeño, con el que se hará seguimiento de la contribución del programa a la protección del sistema de transporte; (ii) costo de operación de vehículos y del tiempo de viaje, con el que se dará seguimiento a la mejora en la calidad de vida; (iii) número de días en que están cerradas las carreteras, con el que se hará seguimiento a la mejora en la accesibilidad; (iv) longitud de la red vial primaria en el marco de programas de seguridad y (v) tasa de colisiones e incidentes viales, que se utilizará para examinar la manera en que el proyecto ha contribuido a restablecer condiciones de operación adecuadas y seguras en la red vial. Se han escogido estos indicadores dado que la Unidad de Estadísticas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas recopila y archiva datos históricos desde 2002 y publica un informe anual sobre estadísticas del transporte.
- 1.36 Los indicadores y medios de verificación propuestos maximizan el uso de la información que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Organismo Nacional de Obras Públicas recopilarán directa o indirectamente durante la ejecución del proyecto. La mayor parte de los indicadores propuestos ya cuentan con datos de referencia recopilados desde 2002-2003. Esta información de base es el nivel de referencia para la evaluación del programa. El Organismo Nacional de Obras Públicas medirá directamente todos los indicadores de productos. Los indicadores de resultados serán medidos directamente por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas o el Organismo Nacional de Obras Públicas, o bien indirectamente por la policía en caso de accidentes viales. Estas mediciones y cálculos se compararán con los productos y resultados previstos que se presenten en la matriz de resultados. El cuadro siguiente muestra los indicadores seleccionados y sus respectivos medios de verificación.

Indicador	Medios de verificación	Frecuencia
Resultados		
Reducción en la tasa de colisiones e incidentes viales	Informes de avance semestrales presentados el 31 de diciembre de cada año.	Anual
Reducción del costo de operación de vehículos y del tiempo de viaje		
Reducción en el número de días en que están cerradas las carreteras		
Porcentaje del proyecto completado satisfactoriamente		
Mejor análisis de datos de colisiones y mayor capacidad de desarrollo de políticas de seguridad vial		
Productos		
Longitud de la red vial primaria en el marco de contratos de mantenimiento rutinario basados en el desempeño	Informes de avance semestrales presentados el 31 de diciembre de cada año.	Anual
Contratación del consultores técnicos		
Longitud de la red vial primaria beneficiada por el componente de seguridad vial		
Actividades de formación de capacidad en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y en la Unidad de Seguridad Vial		

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS ⁰

A. Mecanismo financiero y condiciones contractuales

- 2.1 El financiamiento proporcionado por el Banco se aportará en forma de préstamo de inversión para obras múltiples. El préstamo, por un monto de US\$10 millones, financiará el costo total del proyecto con recursos del Capital Ordinario del BID, tendrá un periodo de amortización y de gracia de 25 y 5 años, respectivamente, y un periodo de desembolso previsto de cinco años. En el siguiente cuadro se muestra el calendario de desembolsos tentativo.

Financiamiento	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Total
Total	1,25	2,55	2,50	2,35	1,35	10,0

B. Riesgos para las salvaguardias ambientales y sociales

- 2.2 Es probable que los impactos ambientales y sociales netos del programa resulten positivos para los residentes y los negocios de la zona. No se prevén impactos negativos sustanciales dado que las obras incluirán principalmente trabajos de mantenimiento rutinario y seguridad vial; las repercusiones negativas se relacionan con las actividades de mantenimiento rutinario y mejoras a la seguridad, las cuales serán temporales y se restringirán a las porciones correspondientes de las carreteras y áreas inmediatas del derecho de paso en cualquier momento dado. El programa tendrá efectos socioambientales positivos, tales como: (i) mantenimiento de las vías

de acceso a mercados y servicios sociales, al conservar las carreteras en buenas condiciones; (ii) reducción del impacto negativo potencial de las inundaciones (destrucción de carreteras y condiciones de tráfico y seguridad) por obstrucción de drenajes; y (iii) mayor seguridad para peatones y usuarios de las carreteras y reducción del número, la frecuencia y la gravedad de los accidentes.

- 2.3 Habida cuenta de las características de las obras civiles propuestas, así como del hecho de que se llevarán a cabo principalmente sobre el área asfaltada dentro del derecho de paso existente y no afectarán a la población residente, los posibles impactos negativos durante los períodos de construcción serán los siguientes: (i) congestión ligera de tráfico, creación de condiciones de manejo peligrosas y aumento del riesgo de accidentes; (ii) erosión del suelo con posible sedimentación de masas de agua cercanas debido al movimiento de tierra por excavaciones y residuos de construcción; (iii) ligera contaminación del suelo y del agua por escombros y efluentes que proceden de áreas de trabajo o depósitos de equipos; (iv) generación de polvo, ruido y gases debido a la operación de equipos pequeños y vehículos; y (v) riesgo de accidentes para los trabajadores o usuarios de las carreteras alrededor de las áreas de construcción.
- 2.4 Mitigación de impactos. Los impactos potenciales negativos menores del programa se evitarán o atenuarán de la misma manera en que se ha hecho con el préstamo anterior (LO-2026/JA-OC), es decir, a través de la aplicación eficiente del plan de gestión, que incluye las especificaciones ambientales y las cláusulas para el mantenimiento vial rutinario y que formarán parte de los documentos de licitación y de los contratos de mantenimiento y seguridad vial. El Organismo Nacional de Obras Públicas tiene políticas y estrategias ambientales adecuadas, así como buenas prácticas y medidas, funciones y responsabilidades, y la especificación ambiental para las obras civiles. Estos documentos se utilizan en todos los proyectos del Organismo Nacional de Obras Públicas, incluidos los financiados por la Comisión Europea.
- 2.5 En Jamaica, el Organismo Nacional de Medio Ambiente y Planificación (NEPA), un organismo regulador bajo la égida de la Oficina del Primer Ministro, es responsable de promover la gestión, conservación y protección eficaces del medio natural. El Organismo Nacional de Obras Públicas es también responsable de emitir permisos ambientales para cualquier proyecto nuevo y licencias para autorizar la descarga, al aire, el suelo o el agua, de cualquier tipo de residuo u otro elemento contaminante que pueda derivarse de las obras civiles. En el sector del transporte, el Organismo Nacional de Obras Públicas cuenta con una unidad ambiental encargada de la gestión ambiental del sector vial.
- 2.6 Supervisión y seguimiento. La supervisión supondrá la participación de las Oficinas Regionales del Organismo Nacional de Obras Públicas y de los contratistas. El seguimiento y la aplicación de dicho plan de gestión ambiental y social supondrá la participación del Organismo Nacional de Obras Públicas y de los contratistas. El organismo mencionado suministrará a los ingenieros y a los especialistas en medio ambiente que supervisarán el cumplimiento de las especificaciones ambientales por

parte de los contratistas y que prepararán informes mensuales de supervisión, que incluirán los aspectos ambientales. En dichos informes se hará referencia a cualquier violación al cumplimiento de las obras y de las especificaciones ambientales. Tras al menos una segunda advertencia, el Organismo Nacional de Obras Públicas podrá suspender el pago de las obras a los contratistas.

C. Riesgo fiduciario

- 2.7 El Organismo Nacional de Obras Públicas tiene experiencia trabajando como organismo ejecutor con el Banco en cuatro operaciones de préstamo. Sin embargo, las pruebas sugieren que sus procedimientos internos y de adquisiciones todavía pueden mejorarse. Por lo tanto, la supervisión fiduciaria será en forma previa al inicio del programa, pero durante su ejecución se emprenderían iniciativas de fortalecimiento institucional a fin de cambiar la modalidad a una supervisión posterior. El organismo ejecutor deberá mantener controles de contabilidad adecuados y registros aceptables para el Banco, los que servirán como base para preparar un informe financiero consolidado del programa al final de cada ejercicio fiscal, además de la auditoría anual correspondiente al empleo de los fondos del Banco. Dada la importancia de esta tarea, el organismo ejecutor deberá asegurarse de contratar personal que cuente con la experiencia necesaria en contabilidad y auditoría.

D. Otros riesgos y consideraciones clave

- 2.8 **Evaluación macroeconómica:** Jamaica figura entre las mayores economías de la región del Caribe, con un PIB nominal de US\$10.700 millones. Sin embargo, el país se enfrenta a una aminoración persistente del crecimiento real. Durante los últimos quince años, su PIB no ha podido crecer más del 2,4%, mientras que los países vecinos de la región lo hicieron a un promedio del 3,8%. La confluencia de conmociones debido al marcado aumento en los precios de los productos básicos entre fines de 2006 y hasta mediados de 2008, tres huracanes devastadores (en 2004, 2007 y 2008) y las consecuentes inundaciones y, más recientemente, la crisis financiera internacional, ha ejercido mayor presión sobre la situación macroeconómica de por sí difícil de Jamaica. El impacto de la crisis financiera mundial en Jamaica se ha intensificado durante 2008 y 2009. El crecimiento económico se estancó en el tercer trimestre de 2007; la reducción en la actividad económica fue de alrededor de 4% en el primer semestre de 2009 y se proyecta que en ese mismo año disminuirá más de 4%. Se prevé que el crecimiento económico se reanude apenas para 2011. Asimismo, los ingresos se encuentran por debajo de los niveles proyectados y se prevé que el déficit supere las estimaciones para el ejercicio fiscal 2009-2010.
- 2.9 La deuda pendiente, de 128% del PIB, limita la gama de medidas que puede adoptar el Gobierno de Jamaica para responder a la crisis económica, pues alrededor de 40% del gasto total se emplea para el servicio de la deuda. Existe un alto riesgo de refinanciamiento de la deuda, pues el Gobierno de Jamaica enfrenta deudas que se vencen en 2009 por más de 10% del PIB, y la tasa de interés sobre la

deuda nacional es superior a 18%. El análisis de sostenibilidad de la deuda muestra que si no se efectúan cambios de política, el monto de la deuda probablemente aumente en los próximos años. El gobierno ha entablado conversaciones con el FMI para tener acceso a un programa de derecho de giro, pero no se han determinado aún los términos del posible acuerdo. El programa del FMI suministraría apoyo eficaz para lograr estabilidad macroeconómica.

- 2.10 **Crecimiento a largo plazo:** Jamaica está atrapada en una situación de deuda alta y bajo crecimiento. Entre 2000 y 2005, la inversión registró un promedio de 30% del PIB, pero el crecimiento económico se situó en un promedio anual de 1,5%. El elevado nivel de endeudamiento del país afecta la actividad económica de varias maneras y se convierte en uno de los principales impedimentos para el crecimiento económico. El alto nivel de la deuda afecta la asignación de inversiones, el recurso financiero disponible para el sector privado, la disponibilidad de recursos para el sector público y los incentivos para introducir reformas de política. Un crecimiento más rápido, de mayor amplitud y sostenido será esencial para elevar el nivel de vida y reducir aún más la pobreza. La aceleración del crecimiento depende del desarrollo del sector privado, que a su vez necesita un contexto macroeconómico favorable, un marco de incentivos firme, un entorno empresarial propicio e infraestructura básica eficiente.
- 2.11 **Sostenibilidad.** Una vez que el activo de carreteras quede rehabilitado, se correrá el riesgo de que vuelva a un estado de deterioro antes de cumplir totalmente su vida útil, debido al financiamiento insuficiente de las actividades de mantenimiento periódico y rutinario. Para mitigar este riesgo, la operación propuesta apoyará el mantenimiento rutinario llevando a cabo actividades de fortalecimiento institucional y un esquema de contratos de mantenimiento rutinario basados en el desempeño que servirán para poner a prueba y mejorar este enfoque. Una vez utilizado el financiamiento, la continuación de las actividades será plenamente sostenible con el financiamiento del Fondo de Mantenimiento Vial.

III. PLAN DE EJECUCIÓN Y GESTIÓN

A. Prestatario y organismo ejecutor

- 3.1 El prestatario será el Gobierno de Jamaica. El organismo ejecutor será el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través del Organismo Nacional de Obras Públicas. Éste es el brazo ejecutor de dicho ministerio, que posee gran experiencia y buenos resultados en la ejecución de proyectos financiados por el Banco. El Organismo Nacional de Obras Públicas rinde cuentas al Ministro de Transporte y Obras Públicas por medio de su secretario permanente y se encargará de que se sigan los procedimientos técnicos, administrativos y financieros relacionados con la ejecución del proyecto, así como la planificación, el seguimiento, la supervisión y la evaluación del proyecto.

B. Estructura de la ejecución

- 3.2 El organismo ejecutor tendrá las siguientes responsabilidades durante la ejecución del programa: (a) preparar y obtener la aprobación del Banco para todos los documentos de licitación requeridos para contratar a los contratistas y empresas de consultoría para las obras civiles; (b) dirigir, controlar y registrar todos los procedimientos administrativos y contables necesarios; (c) coordinar el proceso de licitación de acuerdo con las normas del Banco y del Gobierno de Jamaica; (d) supervisar las obras civiles y los contratos de construcción; (e) mantener controles financieros y de contabilidad adecuados, así como los necesarios sistemas de archivo de documentación de apoyo para que el Banco y la empresa de auditoría externa puedan verificarlos; (f) preparar y presentar al Banco las solicitudes de desembolso y las correspondientes justificaciones de gastos; (g) elaborar y presentar al Banco informes semestrales sobre la ejecución del programa de fondos rotatorios, incluidas actualizaciones anuales del plan anual de operaciones, informes financieros auditados y otros informes financieros exigidos por el Banco; (h) registrar y controlar los resultados del programa mediante los indicadores acordados; y (i) atender y resolver las reclamaciones de contratistas y tratar los ajustes contractuales conexos. Además, el organismo ejecutor mantendrá archivos separados para las operaciones del programa y facilitará el seguimiento financiero y contable de los recursos del Banco, y la contraparte local, de conformidad con los requisitos del BID.
- 3.3 El Organismo Nacional de Obras Públicas se encargará de supervisar y dirigir la implementación del programa. Dicho Organismo tiene actualmente cuatro Oficinas Regionales y trece Oficinas Parroquiales, en las que recae la responsabilidad del mantenimiento de las carreteras principales en toda la isla. Los contratos de mantenimiento rutinario que se celebren en el marco de este programa serán administrados por las cuatro Oficinas Regionales bajo la supervisión de la Unidad de Ejecución del Proyecto (UEP), cuya sede se encuentra en las Oficina Institucionales del Organismo Nacional de Obras Públicas en Kingston. El Banco se comunicará con la UEP respecto de todos los asuntos relacionados con estos contratos. Esta UEP aprovechará la experiencia de la unidad ejecutora encargada de la ejecución del préstamo 2026/OC-JA y compartirá recursos siempre que sea posible. La UEP estará integrada como mínimo por un jefe de proyecto y un contador de proyecto, a los que se sumarán también por lo menos los siguientes altos funcionarios: (i) un experto ambiental y (ii) un experto en seguimiento y evaluación. **La condición previa al primer desembolso será la de contratar o nombrar a un jefe de proyecto, un experto ambiental y un contador certificado, de conformidad con términos de referencia aprobados previamente por el Banco.**
- 3.4 La UEP se encargará de: (a) hacer cumplir los procedimientos técnicos, administrativos y financieros relacionados con la ejecución del proyecto; (b) coordinar la supervisión técnica y ambiental, así como el control de calidad de las obras que se lleven a cabo en el marco del programa, para lo cual utilizará a

consultores externos contratados de conformidad con términos de referencia convenidos con el Banco; y (c) la planificación, el seguimiento, la supervisión y la evaluación del proyecto.

- 3.5 Los consultores del programa deberán auditar los diseños estándar para las obras de seguridad vial, para asegurar que los diseños incorporen las prácticas óptimas internacionales más avanzadas. Los consultores también revisarán y actualizarán los manuales de seguridad vial, las especificaciones de construcción y cualquier otra documentación conexas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para incorporar prácticas internacionales en las actividades futuras de seguridad vial. Asimismo, brindarán asistencia en materia de llamados a licitación y evaluación de ofertas y establecerán procedimientos adecuados de inspección, control y garantía de calidad para la implementación. La UEP revisará toda la documentación técnica al inicio de sus contratos y a intervalos periódicos durante la vigencia del programa para cerciorarse, entre otras cosas, de que la programación de las obras sea adecuada. La UEP presentará informes semestrales al organismo ejecutor y al Banco, en los que describirán los avances en las obras de los contratistas, y prepararán planos conforme a obra para todos los trabajos realizados, al término de cada uno de los componentes de obras principales. Asimismo, supervisará los aspectos ambientales y sociales de las obras civiles.
- 3.6 Los contratistas encargados de las obras civiles estarán bajo la supervisión de la UEP. Los documentos de licitación para la selección de los contratistas que llevarán a cabo las obras civiles incluirán los siguientes requisitos: (i) los diseños técnicos finales, (ii) el plan de gestión ambiental y social, así como las especificaciones ambientales generales y particulares, incluida su cláusula sobre mitigación, gestión, supervisión, seguimiento y capacitación.

C. Adquisiciones

- 3.7 El organismo ejecutor efectuará las adquisiciones de bienes y obras y las contrataciones de servicios de consultoría que vayan a ser financiados con recursos del financiamiento de acuerdo con las Políticas para la Adquisición de Obras y Servicios Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2349-7) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2350-7), ambas de julio de 2006.

D. Evaluación y seguimiento

- 3.8 La estrategia de seguimiento y evaluación incluirá lo siguiente: (i) estados financieros anuales auditados; (ii) plan operativo anual; (iii) informes de avance semestrales; (iv) revisión intermedia; y (v) revisión final.
- 3.9 Durante la ejecución del programa, el organismo ejecutor entregará al Banco anualmente, por lo menos treinta (30) días antes de la conclusión de cada año calendario, un plan operativo anual que contenga el informe de las actividades realizadas correspondientes al año anterior y las actividades propuestas para el año

siguiente. El plan operativo anual deberá incluir, como mínimo, lo siguiente: (i) un informe sobre el estado de ejecución del programa para cada componente; (ii) el plan de adquisiciones para las obras, bienes, servicios y consultorías, que incluya proyecciones de presupuesto y desembolsos; (iii) el logro de las metas y los productos del programa; (iv) los avances en el logro de los indicadores de resultados para cada componente del programa de acuerdo con la matriz de resultados del programa y un cronograma para su implementación; (v) problemas que hayan surgido; y (vi) soluciones aplicadas.

- 3.10 Cuando se haya efectuado el 40% del desembolso del financiamiento o los fondos comprometidos lleguen al 50%, y en el momento que se haya desembolsado el 90% del financiamiento, el prestatario entregará al Banco información suficiente que le permita llevar a cabo una evaluación intermedia y una evaluación final, respectivamente, para analizar: (a) los impactos producidos por la ejecución del programa; (b) los procedimientos y los resultados en materia de adquisición y contratación de bienes, servicios, consultorías y obras civiles y (c) los avances en la ejecución del componente de fortalecimiento institucional.

E. Actividades futuras después de la aprobación

- 3.11 Mantenimiento rutinario. Las actividades de fortalecimiento institucional necesarias para la aplicación de los contratos basados en el desempeño y las estructuras de seguimiento y evaluación requeridas se diseñarán a través de una cooperación técnica del PRODEV (operación JA-T1047), actualmente en etapa de preparación. Estas actividades respaldarán la ejecución oportuna del componente de mantenimiento.
- 3.12 Seguridad vial. La preparación de los diseños técnicos necesarios para sacar a licitación las obras se financiará mediante el proyecto. Los diseños incluirán la categoría de obras relacionadas con señalizaciones y marcas viales, cruces peatonales y mejora de puntos críticos. Con anterioridad a la licitación de las obras civiles, el organismo ejecutor deberá someter al visto bueno del Banco los estudios de ingeniería, ambientales y de factibilidad y los diseños técnicos finales.

Annex

Confidential

JAMAICA
PROGRAMA DE MEJORAMIENTO VIAL (JA-L1027)
MARCO DE RESULTADOS

Objetivo del proyecto	Contribuir al diseño y la ejecución de los contratos de mantenimiento rutinario basados en el desempeño, mejorar las condiciones de seguridad vial en secciones y tramos críticos y aumentar la capacidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de analizar la información sobre accidentes viales y formular recomendaciones oportunas.
------------------------------	--

Indicadores de resultados	Nivel básico 2008	Nivel escogido como objetivo (al finalizar el proyecto)	Observaciones
Reducción del costo de operación de vehículos y del tiempo de viaje.	100 (Base)	80	Determinado por el Organismo Nacional de Obras Públicas, sobre la base del informe de avance semestral.
Porcentaje de reducción en la tasa de colisiones e incidentes viales.	-	20	Determinado por el Organismo Nacional de Obras Públicas, sobre la base del informe de avance semestral y registros de la policía.
Porcentaje de reducción en el número de días en que están cerradas las carreteras.	-	20	Determinado por el Organismo Nacional de Obras Públicas, sobre la base del informe de avance semestral.
Porcentaje del proyecto completado satisfactoriamente.	0	100	Determinado por el Organismo Nacional de Obras Públicas, sobre la base del informe de avance semestral.
Mejor análisis de datos de colisiones y mayor capacidad de desarrollo de políticas de seguridad vial.	Base de datos sobre accidentes: no tiene datos completos Capacidad institucional de análisis de accidentes: incompleta Capacidad institucional para desarrollo de políticas: incompleta	Base de datos completa Capacidad institucional de análisis de accidentes mejorada Capacidad institucional para desarrollo de políticas mejorada	Determinado por el Organismo Nacional de Obras Públicas, sobre la base del informe de avance semestral.

Componente	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Meta	Observaciones
Componente: Mantenimiento rutinario basado en el desempeño								
Productos								
Longitud de la red vial primaria en el marco de contratos de mantenimiento rutinario basados en el desempeño.	0 km	100 km	200 km	300 km	400 km	500 km	500 km	Informes de avance semestrales de la Unidad de Ejecución del Proyecto.
Resultados								
Reducción en los tiempos de viaje vehicular y en los costos de operación.	100 (base)	96	92	88	84	84	80	Informes de avance semestrales de la Unidad de Ejecución del Proyecto.
Porcentaje de reducción en el número de días en que están cerradas las carreteras.	0	4	8	12	16	20	20	
Componente: Fortalecimiento institucional para la seguridad vial								
Productos								
Actividades de formación de capacidad en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y en la Unidad de Seguridad Vial.	Sistemas no disponibles	Base de datos completa	Cursos de capacitación completados	Consultorías completadas			Sistemas establecidos y en uso.	Informes de avance semestrales de la Unidad de Ejecución del Proyecto.
Capacidad mejorada en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y en la Unidad de Seguridad Vial.	Sistemas no disponibles	Diagnóstico y plan de acción preparados	Capacidad de análisis de accidentes mejorada	Políticas revisadas			Sistemas establecidos y en uso.	Informes de avance semestrales de la Unidad de Ejecución del Proyecto.
Componente: Mejoras en la seguridad vial								
Productos								
Porcentaje de la red vial primaria mejorado en el marco de este componente.	0	2	4	6	8	10	10	Informes de avance semestrales de la Unidad de Ejecución del Proyecto.
Resultados								
Porcentaje de reducción en la tasa de colisiones e incidentes viales.	0	4	8	12	16	20	20	Informes de avance semestrales de la Unidad de Ejecución del Proyecto.

JAMAICA
PROGRAMA DE MEJORAMIENTO VIAL
(JA-L1027)
PLAN DE ADQUISICIONES RESUMIDO

Descripción del contrato y costo estimado de las adquisiciones	Método de adquisición ¹	Revisión (previa o posterior)	Fuente de financiamiento y porcentaje		Precalificación (Sí/No)	Fecha estimada para la publicación del aviso específico de adquisiciones	Estado (pendiente, en proceso, adjudicado, cancelado)	Observaciones
			BID %	Local %				
Bienes								
Equipo para inspección de vehículos Un carril de prueba para autos que cuenten con el equipo apropiado de inspección de vehículos US\$115.000	LPN	Prevía	100%	0%	No	Primer trimestre, 2010	N/A	
Un simulador de escritorio para enseñanza y pruebas a conductores US\$110.000	LPN	Prevía	100%	0%	No	Segundo trimestre, 2010	N/A	
Servicios de consultoría								
Asistencia técnica para apoyar los diagnósticos y análisis de datos de colisiones y la preparación del plan de acción US\$20.000	3 CV	Prevía	100%	0%	No	Primer trimestre, 2010	N/A	
Asistencia técnica para impartir cursos sobre investigación de colisiones: análisis de energía de aplaste, biometría, reconstrucción de vehículos automotores comerciales y factor humano. US\$60.000	SBCC	Prevía	100%	0%	Lista corta	Segundo trimestre, 2010	N/A	
Asistencia técnica para apoyar el programa de evaluación de la seguridad vial: estudios de evaluación de la seguridad vial y reducción de tráfico y programa de racionalización de los límites de velocidad. US\$195.000	SBCC	Prevía	100%	0%	No	Tercer trimestre, 2010	N/A	

Descripción del contrato y costo estimado de las adquisiciones	Método de adquisición ¹	Revisión (previa o posterior)	Fuente de financiamiento y porcentaje		Precalificación (Sí/No)	Fecha estimada para la publicación del aviso específico de adquisiciones	Estado (pendiente, en proceso, adjudicado, cancelado)	Observaciones
			BID %	Local %				
Servicios de consultoría en materia de ingeniería para la supervisión de las obras US\$400.000	SBCC	Previa	100%	0%	Lista corta	Primer trimestre, 2010	N/A	
Asistencia técnica para las auditorías financieras anuales US\$100.000	SBCC	Previa	100%	0%	No	Primer trimestre, 2010	N/A	
Obras civiles								
Contratos de mantenimiento rutinario basados en el desempeño Se calcula que se ejecutarán cuatro contratos. US\$5 millones	LPN	Previa	100%	0%	No	Tercer trimestre, 2010	N/A	
Seguridad vial: programa de marcas viales US\$1,5 millones	LPI	Previa	100%	0%	No	Tercer trimestre, 2010	N/A	
Seguridad vial: cruces peatonales US\$500.000	LPI	Previa	100%	0%	No	Tercer trimestre, 2010	N/A	
Seguridad vial - señalización: señales restrictivas, preventivas e informativas US\$1 millón	LPN	Previa	100%	0%	No	Cuarto trimestre, 2010	N/A	
Seguridad vial: programa de eliminación de baches críticos US\$1 millón	LPI	Previa	100%	0%	No	Cuarto trimestre, 2010	N/A	

LPI: Licitación Pública Internacional; LIL: Licitación Internacional Limitada; LPN: Licitación Pública Nacional; CP: Comparación de Precios; CD: Contratación Directa; AD: Administración Directa; CAE: Contrataciones a través de Agencias Especializadas; AC: Agencias de Contrataciones; AI: Agencias de Inspección; CPIF: Contrataciones en Préstamos a Intermediarios Financieros; CPO/COT/CPOT: Construcción-propiedad-operación/Construcción-operación- transferencia/ Construcción-propiedad-operación-transferencia; CBD: Contratación Basada en Desempeño; CPGB: Contrataciones con Préstamos Garantizados por el Banco; PCC: Participación de la Comunidad en las Contrataciones; SBCC: Selección Basada en la Calidad y el Costo; SBC: Selección Basada en la Calidad; SBPF: Selección Basada en Presupuesto Fijo; SBMC: Selección Basada en el Menor Costo; SCC: Selección Basada en las Calificaciones de los Consultores; SD: Selección Directa.