

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

GUYANA

PROGRAMA PARA APOYAR EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA VIAL RESILIENTE AL CLIMA

(GY-L1081)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por Pablo Guerrero (INE/TSP), jefe de equipo; Tatiana Kopelman (CSD/HUD) y Evan Cayetano (INE/WSA), jefes de equipo suplentes; Chris Persaud, Paula Cruz, Mariano Ansaldo, Alana Fook, Agustín Oseguera, Laureen Montes y Jesús Calderón (INE/TSP); Alfred Hans Grunwaldt (CSD/CCS); Patricia Henríquez, Jodi Johnson y Zachary Hurwitz (VPS/ESG); María Escovar (CSD/RND); Clevern Liddell y Ravena Gildharie (CCB/CGY); Lucas Hoepel (CCB/CSU); Yamilee Payen y Nalini Shiwram-Kulpa (VPC/FMP); Carlos Rodrigues (INE/WSA); Mónica Centeno y Natalia Almeida (LEG/SGO); Gabriel Filc (SPD/SDV); Elisa Puga y Sizwe Jackson (consultores).

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

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO

I.	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y SEGUIMIENTO DE RESULTADOS	1
A.	Antecedentes, problema abordado y justificación	1
B.	Objetivo, componentes y costo	18
C.	Indicadores clave de resultados	19
II.	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y RIESGOS PRINCIPALES	21
A.	Instrumentos de financiamiento	21
B.	Riesgos ambientales y sociales	22
C.	Riesgo fiduciario	23
D.	Otros riesgos y cuestiones clave	23
III.	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN	24
A.	Resumen del plan de implementación	24
B.	Resumen del plan de seguimiento de los resultados.....	27

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

ENLACES REQUERIDOS	
1	Plan de ejecución plurianual/Plan operativo anual
2	Plan de seguimiento y evaluación
3	Resumen de la revisión ambiental y social
4	Plan de adquisiciones

ENLACES OPCIONALES	
1	Anexo sobre integración
2	Anexo sobre cambio climático y financiamiento para el clima
3	Informe de referencia sobre pérdida de agua 2022
4	Estrategia nacional de transporte terrestre y plan de acción 2016-2026
5	Estudio técnico de la ribera oriental del Demerara
6	Anexo sobre género
7	Análisis del costo del proyecto y la viabilidad económica
8	Presupuesto de inversión detallado
9	Análisis de vulnerabilidad al riesgo climático
10	Sistema de gestión ambiental y social
11	Evaluación ambiental y social/Planes de gestión ambiental y social
12	Plan de restablecimiento de los medios de sustento
13	Gestión financiera/Aspectos fiduciarios y entorno de control
14	Manual operativo del programa
15	Anexo sobre planificación de la ejecución

SIGLAS Y ABREVIATURAS

GW	<i>Guyana Water Incorporated</i>
HDM	<i>Highway Design and Maintenance Standards Model</i> [modelo de normas de diseño y mantenimiento de carreteras]
NPTAB	<i>National Procurement and Tender Administration Board</i> [Dirección Nacional de Administración de Licitaciones y Adquisiciones]
PIB	producto interno bruto
RMMS	sistema de gestión del mantenimiento ordinario
SOFR	tasa de financiamiento a un día garantizada
WSG	<i>Works Services Group</i> [Grupo de Servicios para Obras]

RESUMEN DEL PROYECTO
GUYANA
PROGRAMA PARA APOYAR EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA VIAL RESILIENTE AL CLIMA
(GY-L1081)

Términos y condiciones financieros				
Prestatario			Facilidad de Financiamiento Flexible ^(a)	
República Cooperativa de Guyana			Plazo de amortización:	25 años
Organismo Ejecutor			Período de desembolso:	5 años
Ministerio de Obras Públicas (MPW)			Período de gracia:	5,5 años ^(b)
Fuente	Monto (US\$)	%	Tasa de interés:	Basada en la SOFR
BID (Capital Ordinario):	100.000.000	85	Comisión de crédito:	(c)
Local:	17.000.000	15	Comisión de inspección y vigilancia:	(c)
Total:	117.000.000	100	Vida promedio ponderada:	15,25 años
			Moneda de aprobación:	Dólar estadounidense
Esquema del proyecto				
Objetivo del programa. El objetivo general es promover una infraestructura vial y suplementaria en Guyana que sea segura, eficiente y resiliente al clima. Los objetivos específicos son potenciar (i) la calidad del servicio vial y (ii) los servicios básicos en el corredor de la ribera oriental del Demerara, mejorando la infraestructura vial y de servicios básicos correspondiente.				
Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso. El prestatario, directamente o a través del organismo ejecutor, habrá presentado constancia al Banco de la designación de un abogado del Ministerio de Asuntos Jurídicos y la Fiscalía General como miembro del equipo de la unidad de ejecución del proyecto (párrafo 3.3). Véanse además las condiciones especiales previas al primer desembolso incluidas en el Anexo B del resumen de la revisión ambiental y social (enlace requerido 3) y las condiciones establecidas en la Sección II del Anexo III.				
Condiciones contractuales especiales de ejecución para el Componente 1. El prestatario, directamente o a través del organismo ejecutor, habrá presentado al Banco, antes de la firma de cualquier contrato de trabajo relativo al Componente 1, constancia de que: (i) se ha contratado una empresa consultora de supervisión, que incluirá, entre otros, a un coordinador de reposición de servicios públicos y un especialista en cuestiones sociales y de género, de conformidad con los términos de referencia previamente convenidos con el Banco y (ii) el Ministerio de Obras Públicas ha preparado un mecanismo estructurado para la adopción de decisiones sobre cuestiones relativas al proyecto de conformidad con las condiciones previamente convenidas con el Banco (párrafo 3.4). Véanse además las condiciones contractuales especiales de ejecución para el Componente 1 que figuran en el Anexo B del resumen de la revisión ambiental y social (enlace requerido 3).				
Condiciones contractuales especiales de ejecución para todos los componentes. Véanse las condiciones contractuales especiales de ejecución para todos los componentes que figuran en el Anexo B del resumen de la revisión ambiental y social (enlace requerido 3).				
Excepciones a las políticas del Banco. Ninguna.				

Alineación estratégica			
Desafíos^(d):	SI <input checked="" type="checkbox"/>	PI <input checked="" type="checkbox"/>	EI <input checked="" type="checkbox"/>
Temas transversales^(e):	GE <input checked="" type="checkbox"/> y DI <input checked="" type="checkbox"/>	CC <input checked="" type="checkbox"/> y ES <input checked="" type="checkbox"/>	IC <input checked="" 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, de tasas de interés, de productos básicos y de la protección contra catástrofes. Al considerar esas solicitudes, el Banco tendrá en cuenta factores de carácter operativo y de gestión de riesgos.
- (b) En virtud de las opciones de amortización flexible de la Facilidad de Financiamiento Flexible, se puede modificar el período de gracia a condición de que no se excedan la vida promedio ponderada original y la fecha de amortización final indicadas en el acuerdo de préstamo.
- (c) La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.
- (d) SI: inclusión social e igualdad; PI: productividad e innovación; y EI: integración económica.
- (e) GE y DI: igualdad de género y diversidad; CC y ES: cambio climático y sostenibilidad ambiental; e IC: capacidad institucional y Estado de derecho.

I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y SEGUIMIENTO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, problema abordado y justificación

- 1.1 **Contexto macroeconómico.** A partir del descubrimiento de petróleo y gas frente a las costas, se ha registrado en Guyana un enorme crecimiento y transformación de la economía y el producto interno bruto (PIB) ha subido de US\$6.600 millones en 2019 a US\$9.370 millones en 2021. En 2020, el PIB creció en un 43,5% y se prevé que lo hará a razón de un 36,2% hasta 2023¹. Este fenómeno hace posible que el Gobierno de Guyana se embarque en un proceso de inversiones para ampliar, modernizar y mejorar la infraestructura que, en el caso del transporte, consiste en intervenciones para un desarrollo crítico de la cobertura, la capacidad y la calidad de sus redes viales e hídricas, que incluye tareas de rehabilitación, mejora y mantenimiento, así como el fortalecimiento de la capacidad de las autoridades. Los positivos resultados de la economía han quedado de manifiesto en un marcado aumento del número de nuevos proyectos y, en concreto, un auge sin precedentes de la construcción.
- 1.2 **Infraestructura vial.** Según el [Índice de Competitividad Global](#), de 140 países, Guyana ocupa el lugar 104 en infraestructura vial, 87 en infraestructura portuaria y 93 en infraestructura de transporte aéreo. Las posibles sinergias económicas con sus vecinos no se aprovechan, en parte porque la actual red de infraestructura no conecta adecuadamente a estas economías (párrafo 1.5). Ello también afecta a las ventas de Guyana a los principales destinos de sus exportaciones², porque el costo del transporte entrante y saliente de bienes en el país es elevado en comparación con otros países del Caribe. El índice de conectividad de transporte marítimo regular, que mide la conectividad marítima, ubica a Guyana por debajo de todos los demás países del Caribe, principalmente porque no hay puertos de aguas profundas y la infraestructura logística nacional es ineficiente³.
- 1.3 Guyana tiene también una de las redes viales más escasas de Sudamérica, con 3.995 km de caminos en un país con una superficie de 214.970 km², lo que arroja una densidad de la red vial de 18,5 km por 1.000 km². La red vial pavimentada del país, con una extensión de 410 km, consta de seis carreteras principales que representan el 10% de la red vial total del país. Según datos recientes, solo el 30% de los habitantes de zonas rurales tiene acceso a caminos transitables todo el año⁴. De acuerdo con el índice elaborado por el BID (véase el Gráfico 1), el

¹ Fondo Monetario Internacional, Perspectivas de la Economía Mundial (10/2021).

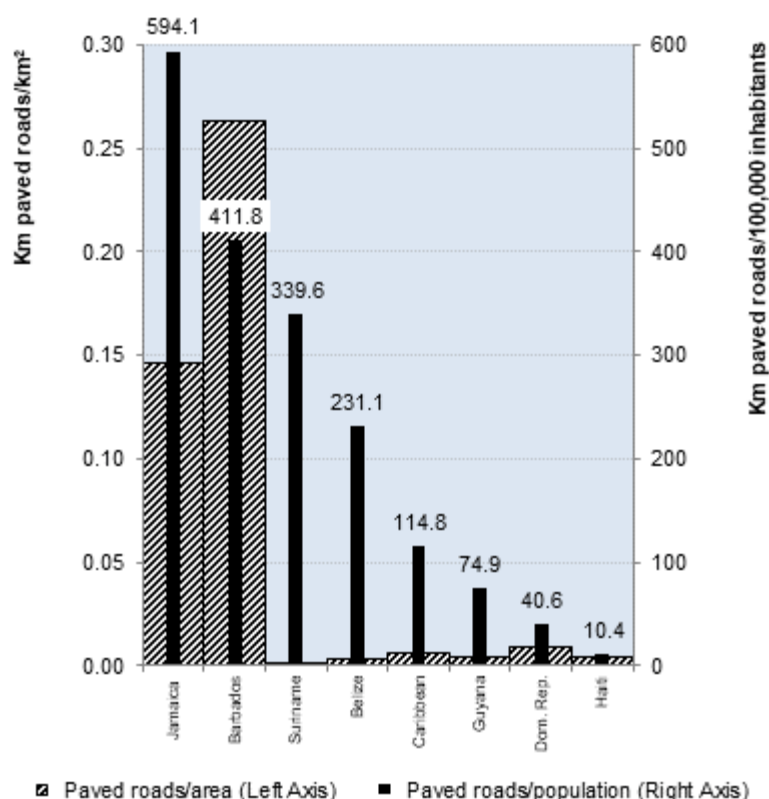
² Las exportaciones de Guyana en 2020 ascendieron a US\$2.990 millones, asociadas a varias cadenas de valor, como petróleo y minerales (US\$1.170 millones); oro (US\$657 millones); arroz (US\$270 millones); contenedores (US\$220 millones) y medicamentos (US\$103 millones). En 2020, Guyana exportó principalmente a los Estados Unidos (US\$781 millones), Canadá (US\$387 millones), Trinidad y Tobago (US\$282 millones), Jamaica (US\$180 millones) y los Emiratos Árabes Unidos (US\$179 millones).

³ El volumen de abastecimiento por camiones, en comparación con el portuario, es bajo en comparación con otros países del Caribe. En Guyana es de 12,18, mientras que en las Bahamas es de 203,79 y en Jamaica de 95,59. BID, [Anuario Estadístico de Transporte de Carga y Logística 2015](#).

⁴ Otros países tienen un mayor nivel de cobertura, tanto en términos de superficie como de número de habitantes. Por ejemplo, la República Dominicana: 1,98 km/1.000 habitantes, 0,41 km/km²; El Salvador: 1,75 km/1.000 hab., 0,48 km/km²; Honduras: 3,34 km/1.000 hab., 2,31 km/km² y Nicaragua: 3,92 km/1.000 hab., 1,64 km/km².

pequeño porcentaje de caminos pavimentados y la baja densidad vial son los dos factores que más influyen en el bajo lugar que ocupa el país en la clasificación.

Gráfico 1. Densidad de infraestructura vial en el Caribe



Fuente: [Anuario Estadístico de Transporte de Carga y Logística](#).

- 1.4 El informe sobre la infraestructura del Estado de Guyana, encargado por el BID⁵, indica también la necesidad de aumentar las conexiones terrestres entre comunidades rurales y entre zonas costeras y el interior del país, con inclusión de una completa infraestructura resistente al clima (párrafo 1.22). Insta también al país a desarrollar su infraestructura, cada vez más vieja, a fin de mejorar el nivel de vida y mitigar los riesgos crecientes que entraña el cambio climático. Según el Banco Mundial, se necesitará un gasto equivalente al 104% del PIB del país en los 20 próximos años para alcanzar una cobertura suficiente de la infraestructura de transporte.
- 1.5 **Integración regional e infraestructura.** Una mejor conectividad entre el interior y la costa de Guyana sustentará las exportaciones con una alta densidad de transporte, como la agricultura y la minería, a los países vecinos, que actualmente representan únicamente el 4,1% de sus exportaciones totales ([enlace opcional 1](#))⁶. Si bien en la actualidad el sector del petróleo y el gas es el segmento

⁵ Castalia, 2021.

⁶ Venezuela (US\$94,5 millones), Brasil (US\$20,4 millones) y Suriname (US\$7,1 millones).

de mayor crecimiento, el segundo grupo en importancia lo forman el oro, la bauxita, el níquel, el magnesio y el uranio. Los productos agrícolas, como el azúcar, el arroz y otros, representan en total un 9,32% de las exportaciones del país y son enviados primordialmente a los Estados Unidos de América, Europa y el Caribe.

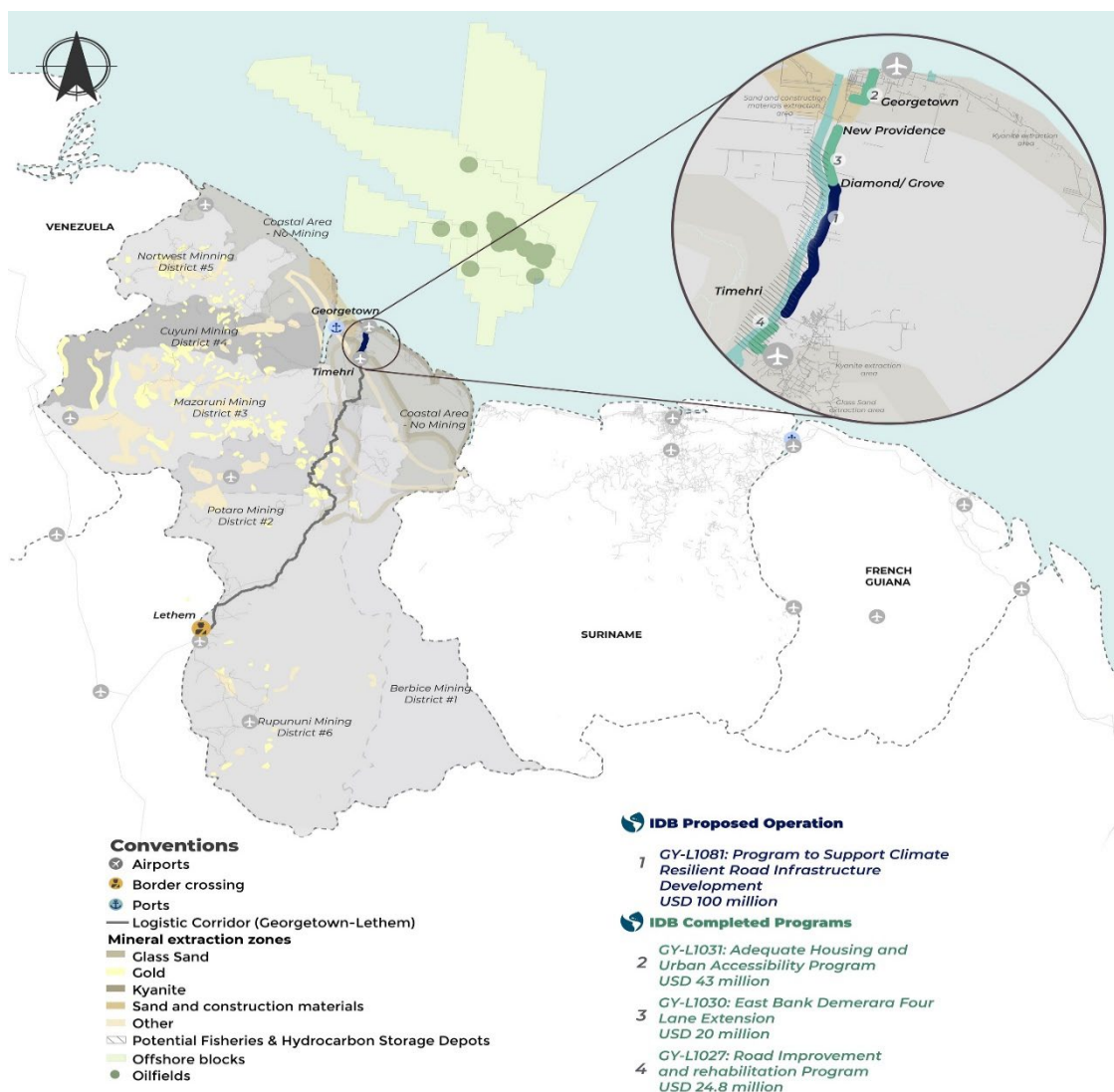
- 1.6 El país, en un esfuerzo por concretar una agenda de integración a la que aspira desde hace tiempo, busca seguir avanzando en el potencial corredor Lethem-Georgetown, en la ribera oriental del corredor vial del río Demerara cerca de la capital del país (párrafo 1.12), de manera de integrar la zona costera del norte con el interior del país mediante unos 550 km de camino que conecten a Guyana con el norte de Brasil en el estado de Roraima.
- 1.7 Tendrá también gran importancia económica para Guyana y Suriname la construcción de un puente a través del río Corentyne, que unirá a los dos países. El puente dará fácil acceso a instalaciones de aguas profundas en Guyana y Suriname y facilitará el desplazamiento de bienes y servicios en apoyo de actividades marítimas. Con el nuevo puente y la apertura de fértiles tierras agrícolas, los países tratan de posicionarse como importantes abastecedores de alimentos a la Comunidad del Caribe (Caricom).
- 1.8 **Estrategia de Desarrollo con Bajas Emisiones de Carbono 2030 (LCDS)**⁷. Guyana tiene el segundo porcentaje más alto de cubierta forestal del planeta y su objetivo es mantener un 99,5%. El país ha comenzado el proceso de aplicar una estrategia de desarrollo que establezca incentivos para una economía con bajas emisiones de carbono y, al mismo tiempo, proteja contra el cambio climático y la pérdida de biodiversidad a través de la adaptación y la resiliencia al clima (párrafos 1.22 y 1.49). La estrategia se podrá implementar con éxito si el país tiene capacidad para sustentar debidamente áreas de crecimiento que apunten a modernizar las conexiones terrestres que existen, asignar prioridad a la reposición de servicios públicos, establecer una infraestructura peatonal y no motorizada y hacer posible que los habitantes viajen sin limitaciones al conectar todas las zonas del país.
- 1.9 La estrategia sirve de base para la Agenda de Transformación del Gobierno fundamentada en siete pilares constituidos por sectores de transformación, entre ellos el desarrollo de la infraestructura, la tecnología, la prestación de servicios, la energía y la seguridad alimentaria. La Estrategia Nacional de Transporte Terrestre ([enlace opcional 4](#)) y su Plan de Acción 2016-2026 constituye la pauta estratégica del Gobierno para el desarrollo de una red de transporte vial sostenible e interconectada dentro y entre comunidades costeras e interiores y propone áreas de desarrollo para un desplazamiento eficiente y seguro de personas, bienes y servicios en pro del desarrollo nacional (párrafos 1.2 y 1.3).
- 1.10 En la Región 4, Demerara⁸, la estrategia abarca los corredores viales que se desplazan en paralelo a la costa atlántica y al río Demerara y la conexión con

⁷ [Guyana's Low Carbon Development Strategy 2030](#).

⁸ Guyana está dividida en 10 regiones administrativas. Demerara-Mahaica (Región 4) limita con el océano Atlántico al norte, con la región de Mahaica-Berbice al este, con la región de Alto Demerara-Berbice al sur y con la región de Islas Essequibo-Demerara occidental al oeste. En la Región 4 se encuentra Georgetown, capital del país.

Brasil mediante la carretera Linden-Lethem que conecta los dos aeropuertos principales. Se prevé comenzar en 2022 la primera fase de 7,7 km de Ogle a Eccles (que une los dos corredores) y tiene un valor estimado de US\$100 millones financiados por el Gobierno de la India. Además, el Banco Islámico de Desarrollo está financiando la rehabilitación de 80 km de la carretera Linden-Soesdyke. El Banco de Desarrollo del Caribe está financiando con US\$190 millones la carretera de 122 km entre Linden y Mabura. Además, en 2022 se asignarán US\$73 millones con cargo al presupuesto nacional para mejorar caminos en las 10 regiones administrativas del país.

Gráfico 2. Corredor logístico de carga y corredor vial de la ribera oriental del río Demerara



Fuente: [BID, 2021](#).

- 1.11 **Pérdidas de agua.** En un [reciente estudio](#) del Banco se llegó a la conclusión de que los servicios públicos en el Caribe tenían infraestructura suficiente para abastecer de agua potable, pero se ponía de relieve que el problema más grande de los servicios hídricos eran las pérdidas, o agua no facturada, esto es, la diferencia entre el volumen de agua que entra al sistema de distribución y el que se factura. En el caso de la red de Guyana a lo largo de la ribera oriental del Demerara, el estudio destaca la importancia de implementar proyectos de reducción de la pérdida de agua, como reparaciones y la sustitución de infraestructura desgastada, así como la detección de pérdidas.
- 1.12 Guyana Water Incorporated (GWI) es el principal proveedor de servicios de agua potable y alcantarillado a las zonas costeras y urbanas de todo el país. Uno de los mayores desafíos para esta institución consiste en reducir la pérdida de agua, que se estimaba a fines de 2021 en un 67,2% de la producción total. Con arreglo al Plan estratégico de GWI, se prevé reducir el agua no facturada a menos del 55% para 2025⁹, para lo cual se necesitarán diversas iniciativas, que incluyen medidores, rehabilitación/reposición de activos, medidas de implementación para gestionar la presión, gestión de pérdidas y distritos hidrométricos con la utilización de tecnologías inteligentes. En los últimos años, Guyana, con financiamiento del BID ([3242/OC-GY](#) y [3243/BL-GY](#)), mejoró la calidad del agua y la continuidad del servicio a la población mediante la construcción de tres plantas de tratamiento de aguas y la reducción de las pérdidas de agua en ciertas zonas.
- 1.13 **Seguridad vial.** A pesar de la baja cobertura vial, el número de muertes por accidentes de tránsito en el país ha subido de 27 por cada 100.000 habitantes en 2007¹⁰ a 138 en 2015, cifra superior al promedio de 82 en el Caribe, (Organización Mundial de la Salud, 2015)¹¹. En los cinco últimos años, se registraron en el país más de 100.000 vehículos nuevos y cada mes se registran 1.176 más¹². Como resultado de este marcado aumento del número de vehículos en circulación, los accidentes se han tornado más frecuentes y las carreteras más congestionadas, lo que se ve agravado por el número de grandes obras de infraestructura que se están llevando a cabo en el país.
- 1.14 Guyana ha fijado límites de velocidad que rigen para todo el país en caminos urbanos y rurales, pero el control de la velocidad constituye la actualidad un proceso manual con participación de la policía y el sistema judicial y expuesto a prejuicios y errores humanos. En abril de 2022, el Presidente de la República Cooperativa de Guyana, en reconocimiento de este problema, instituyó un [sistema inteligente de gestión del tránsito](#). Sin embargo, la instalación del equipo correspondiente ha sido limitada y no se ha efectuado a lo largo del emplazamiento propuesto para el proyecto.
- 1.15 Además, en respuesta al gran número de accidentes de tránsito, el Gobierno [aprobó en mayo de 2022](#) proyectos de enmienda a la Ley de Tránsito Vial y de Vehículos Motorizados y al proyecto de ley sobre licencia para la venta de bebidas alcohólicas. Según informes de la [Global Road Safety Facility](#), en Guyana los

⁹ Plan Estratégico de GWI 2021-2025.

¹⁰ <https://apps.who.int/iris/handle/10665/189242>.

¹¹ Organización Mundial de la Salud, [Global Road Safe Facility, 2022](#).

¹² Dirección Impositiva de Guyana, 2022.

hombres están cuatro veces más expuestos que las mujeres a perder la vida en accidentes de tráfico. Además, los conductores de vehículos motorizados (incluidos minibuses, automóviles de alquiler y vehículos privados, agrícolas y de carga)¹³ siguen siendo en su mayoría hombres, aunque en los últimos tiempos esta dinámica está cambiando con lentitud.

- 1.16 **Otros aspectos relacionados con la seguridad vial.** Otros aspectos problemáticos son los vendedores que obstaculizan la servidumbre de paso y las peligrosas prácticas de conducción de vehículos públicos de pasajeros¹⁴. La falta de alumbrado público adecuado en carretera hace que los peatones y otros vehículos motorizados sean poco visibles para los conductores (párrafo 1.44)¹⁵. Un alumbrado público apropiado reduce la siniestralidad nocturna en hasta un 42% en el caso de los atropellos de peatones en intersecciones y en un 28% en el caso de accidentes con heridos en carretera¹⁶.
- 1.17 La red vial también carece de instalaciones de gestión del control de peso, especialmente en el caso de los vehículos más grandes que atraviesan frecuentemente los corredores para abastecer a los boyantes sectores de la construcción, la silvicultura y el comercio ([enlace opcional 5](#)). Se está haciendo un completo análisis de la seguridad vial¹⁷ que servirá para asignar prioridad a las medidas que se hayan de aplicar en el curso del programa en relación con las campañas de cambio conductual y toma de conciencia.
- 1.18 **Ministerio de Obras Públicas.** El Ministerio de Obras Públicas es responsable de todas las cuestiones relativas a las obras públicas en el país. Le incumbe la responsabilidad legal general por la construcción, el mantenimiento y el funcionamiento de todos los caminos que son designados caminos públicos. Esta función incluye la de aprobar obras en reservas viales o en la servidumbre de paso. El Ministerio, por conducto de su Unidad Central de Planificación del Transporte, se encarga de fijar y hacer cumplir la normativa relativa al sector del transporte. Esta unidad atiende las necesidades de planificación, investigación y formulación de política del Ministerio, y además tiene la responsabilidad específica de planificar y coordinar la inversión en el sector del transporte público en Guyana. El Ministerio desempeña también funciones de gestión relativas a todos los proyectos de desarrollo del Gobierno o patrocinados por el Gobierno en todo el país.
- 1.19 **Grupo de Servicios para Obras (WSG).** La capacidad del Ministerio para desempeñar la función de organismo ejecutor se ha venido consolidando en el curso de los años con la Decisión del Gabinete, tras la firma de un memorando de

¹³ [National Land Transport Strategy, 2016-2026](#), página 67.

¹⁴ Banco de Desarrollo del Caribe, [Project Validation Completion Report](#), *Third Road Project – Guyana*, 2017.

¹⁵ En [Elvik y Vaa \(2004\)](#), se analizaron 38 estudios en los que se examinaba el efecto de la instalación de alumbrado en caminos en los que antes no existía: se constató una reducción del 64% en el número de accidentes mortales, 28% en el caso de accidentes con lesiones, y 17% en el número de accidentes con daños materiales únicamente.

¹⁶ Administración Federal de Autopistas (FHWA), [Lighting Handbook](#).

¹⁷ Actividad financiada en la actualidad por la operación GY-L1031: Programa de Vivienda Adecuada y Accesibilidad Urbana ([2741/BL-GY-3](#)).

entendimiento entre el Gobierno, el Banco de Desarrollo del Caribe y el BID, de establecer el WSG el 1 de octubre de 2001¹⁸.

- 1.20 El WSG es una unidad multidisciplinaria de ejecución de proyectos que forma parte del Ministerio de Obras Públicas y al que se ha encomendado el mandato de ejecutar proyectos del Gobierno o financiados por donantes en los ámbitos de transporte y defensas marítimas y fluviales. La unidad cuenta en la actualidad con personal administrativo, técnico y socioambiental y ha participado en la ejecución de operaciones de cooperación técnica y de préstamo financiadas por el BID desde 2002. Esta unidad ha avanzado hasta el punto de encargarse de todas las obras realizadas por el Ministerio de Obras Públicas y se ocupa de la gestión y planificación operativa de las actividades de mantenimiento e inversión viales.
- 1.21 **Mantenimiento vial.** La principal red vial de Guyana ha quedado incorporada a un sistema de gestión del mantenimiento ordinario (RMMS) que administra el Ministerio de Obras Públicas desde 2003¹⁹. En la actualidad el sistema mantiene 326 km de caminos principales en virtud de contratos trienales con el sector privado. Se prevé que ese número aumentará en otros 50 km en los dos próximos años a medida que los proyectos de rehabilitación pasan de la responsabilidad por defectos a períodos de mantenimiento. Desde la creación del sistema, el mantenimiento se ha financiado con recursos de contrapartida con cargo a varios préstamos. El financiamiento disponible para el RMMS en el año es de US\$12 millones y es coordinado por la Unidad de Proyectos Especiales del Ministerio de Obras Públicas con el fin de mantener 365 km de caminos (párrafo 2.10).
- 1.22 **Aspectos relativos al cambio climático.** En Guyana hay 459 km de costas bajas que representan el 7% de la superficie total del país, pero el 90% de la población. La zona costera se encuentra por debajo del nivel medio de la marea alta y sufre inundaciones estacionales, lo que obedece en gran medida a las intensas precipitaciones y las fallas de las defensas contra el mar. La infraestructura de transporte en las zonas ribereñas, bajas y costeras del país está cada vez más expuesta al peligro de aguas altas, como inundaciones en períodos de precipitaciones extremas. Según la evaluación del riesgo de desastres en Georgetown ([BID et al., 2019](#))²⁰, se prevé que los perjuicios anuales causados por inundaciones asciendan a US\$6 millones, a lo que hay que sumar otros US\$3 millones por concepto de reparación de infraestructura.
- 1.23 Se llevó a cabo un análisis hidrológico con un modelo de lluvia-escorrentía para el río Demerara y un análisis de precipitaciones extremas para la ribera oriental del Demerara (desde Grove hasta Timehri) con tormentas en distintos períodos y se generaron hidrogramas para el río Demerara ([enlace opcional 2](#)). Como paso siguiente, se generarán modelos hidrodinámicos para calcular el modelo de riesgo de desbordamiento del río y de inundación pluvial con hipótesis de mareas extremas en la costa a fin de determinar los efectos de remanso y el impacto en la carretera. Uno de los principales resultados del análisis es que cabe prever en

¹⁸ Propuesta de préstamo [1094/SF-GY](#): Proyecto de Rehabilitación de la Carretera Mahaica-Rosignol (GY-0056).

¹⁹ RMMS tiene a su cargo en la actualidad el mantenimiento de los caminos rurales en todo el país.

²⁰ [Georgetown, Guyana: Disaster Risk and Climate Change Vulnerability Assessment](#).

la cuenca un aumento promedio del 20% en la magnitud de fenómenos extremos (TR-1:100, por ejemplo), con un alto índice de recurrencia.

- 1.24 **Género, inclusión y empleo.** Más del 80% del empleo de mujeres en el país corresponde al sector de los servicios ([enlace opcional 6](#)). En 2019, el 45% de las mujeres de 15 a 24 años de edad no estaban matriculadas en ningún programa educativo, no tenían empleo, ni participaban activamente en programas de capacitación laboral, en comparación con el 26% de los varones jóvenes²¹. Sin embargo, la matrícula en educación superior registra una tendencia positiva. De 2019 a 2020, el 64% de los estudiantes matriculados en la Universidad de Guyana (una de las dos instituciones públicas que ofrecen educación terciaria) eran mujeres²². Las mujeres son cada vez más numerosas entre los estudiantes matriculados en estudios de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas, tales como la química o la ingeniería del petróleo. En disciplinas relacionadas con obras civiles, en 2021 el 19% de los matriculados en ingeniería civil y el 40% en arquitectura eran mujeres²³. Se encuentran datos de tendencias similares en la educación técnica, donde el 24% de los estudiantes matriculados eran mujeres²⁴. Guyana, sin embargo, no es inmune a la brecha salarial de género. El mayor grado de participación de la mujer en la educación superior no se ha traducido en una remuneración igual o más alta para la mujer ya que las mujeres ganan un 37% menos que los hombres en puestos de trabajo similares (párrafo 1.45)²⁵.
- 1.25 Incluso tras las recientes inversiones realizadas en la red vial de Guyana, los efectos de un alumbrado público deficiente siguen sintiéndose²⁶. En una encuesta realizada hace poco, 85% de los participantes consideraron que el alumbrado público era insuficiente, y el 49% de las mujeres de Georgetown estimaron que un alumbrado público adecuado²⁷ tenía precedencia con respecto a otras medidas, como más presencia policial, para mejorar la seguridad de su vecindario. La instalación de un alumbrado público adecuado conlleva efectos positivos en lo relativo a la noción de seguridad²⁸ y se ha demostrado que reduce la delincuencia²⁹. Un alumbrado deficiente reduce la percepción de seguridad, lo que limita el transporte nocturno no motorizado y reduce la autonomía de las mujeres para desplazarse solas.
- 1.26 **Identificación del problema.** A pesar del reciente aumento de la inversión en el sector vial de Guyana, persiste una serie de problemas, a saber: (i) la baja

²¹ Datos del Banco Mundial (consultados el 29/03/2022).

²² Ministerio de Educación, Deportes y Cultura (2020), *Education Statistical Digest 2019-2020*.

²³ Ídem.

²⁴ Estos datos excluyen a las alumnas de la Carnegie School of Home Economics, que ofrece cursos sobre actividades de cuidado, artesanía, belleza y manejo de alimentos, entre otros. Ministerio de Educación, Deportes y Cultura (2020), *Education Statistical Digest 2019-2020*.

²⁵ Organización Internacional del Trabajo (2018), *Gender at Work in the Caribbean: Country Report for Guyana*.

²⁶ Más de 4.700 farolas nuevas se financiaron parcialmente con recursos de la operación GY-L1031: Programa de Vivienda Adecuada y Accesibilidad Urbana ([2741/BL-GY-3](#)).

²⁷ Auditorías de la seguridad de las mujeres, Georgetown (Guyana), 2018.

²⁸ [Safety from crime and physical activity](#).

²⁹ [Effects of improved street lighting on crime: a systematic review](#).

densidad y la falta de disponibilidad de infraestructura vial resistente al clima y en buen estado (párrafo 1.2)³⁰, así como pocas conexiones terrestres con comunidades a lo largo de la costa y en el interior del país, lo que afecta al acceso desde y hacia los diversos centros de producción y encarece el transporte (párrafo 1.3); (ii) el aumento de las pérdidas de agua en redes que envejecen y han excedido su vida útil (párrafo 1.11); (iii) un alumbrado público insuficiente que reduce la movilidad nocturna de los peatones y la seguridad vial (párrafo 1.25); (iv) la reducida capacidad institucional para coordinar la cartera de infraestructura cada vez mayor y (v) problemas inherentes al conjunto de la seguridad vial y al control de la carga por eje (párrafo 1.16)³¹.

1.27 Experiencia del Banco en el sector. En los últimos 25 años, el Banco ha proporcionado un importante apoyo al sector del transporte vial para mejorar las condiciones de desplazamiento, aumentar la seguridad de los caminos, aumentar la cobertura y mejorar la gobernanza del sector a través de la rehabilitación y el modernización de infraestructura vial para cumplir los estándares internacionales y, al mismo tiempo, aumentar la capacidad del Ministerio de Obras Públicas³². El Banco, en aplicación de sucesivas estrategias de país, ha venido financiando obras en la red vial primaria y secundaria. Esta estrategia se ejecutó mediante ocho operaciones anteriores³³, por un total de US\$245 millones, que se centraron en la rehabilitación de 300 km de la red vial principal y la secundaria. También se hicieron contribuciones para establecer y mejorar mecanismos sostenibles de mantenimiento ordinario para toda la red vial principal y lograr la integración transversal de la seguridad vial en todas las intervenciones. En el Cuadro 1 se indican los ámbitos de intervención en las ocho últimas operaciones de préstamo financiadas por el Banco.

Cuadro 1. 25 años de participación del BID en el sector vial

Ámbitos de participación	890/SF	999/SF	1094/SF	1554/SF	1803/SF	2215/BL	2454/BL	2741/BL
Rehabilitación de caminos y puentes	•	•	•	•	•	•	•	•
Mantenimiento ordinario y periódico		•	•		•	•	•	
Control de peso de carga			•					
Seguridad vial	•	•	•	•	•	•	•	•
Fortalecimiento institucional		•	•	•	•			•

Fuente: BID, 2022.

³⁰ El 71% de la red vial pavimentada del país está en buenas condiciones según el Índice Internacional de Rugosidad (IRI<3), pero solo representa el 15% de la red vial total del país.

³¹ El límite de carga por eje (10 toneladas) es bajo y, como resultado, se producen daños en el pavimento, los arcones, las cunetas y las aceras.

³² (2251/BL-GY) informe de terminación del proyecto.

³³ Programa de Rehabilitación de Carreteras Principales ([890/SF-GY](#)), Programa de Rehabilitación de Carreteras Principales - Rehabilitación de Puentes – Fase I ([999/SF-GY](#)), Proyecto de Rehabilitación de la Carretera Mahaica-Rosignol ([1094/SF-GY](#)), Carretera Moleson Creek – New Amsterdam ([1554/SF](#)), Programa de Rehabilitación de la Infraestructura de Transporte ([1803/SF-GY](#)), Programa de Mejoramiento y Rehabilitación Vial ([2215/BL-GY](#)), Ampliación del Tramo de Cuatro Carriles de la Carretera East Bank Demerara ([2454/BL-GY](#)) y Programa de Mejoramiento y Expansión de la Red Vial ([2741/BL-GY](#)).

- 1.28 El Banco está facilitando actualmente el diálogo y la aplicación de prácticas óptimas en la preparación y ejecución de programas de inversión en infraestructura de transporte en Guyana. Por ejemplo: (i) la operación de cooperación técnica denominada Apoyo para el Diseño e Implementación de Mecanismos Innovadores para la Gestión de Contratos de Obra en Guyana ([ATN/OC-17683-GY](#)) apunta a prestar apoyo al Gobierno del país en el diseño y la implementación de instrumentos, métodos y prácticas innovadores y eficientes para mejorar la gestión técnica, ambiental y fiduciaria de los contratos de obras de infraestructura de transporte con el objetivo de reducir los riesgos de ejecución, las demoras y los sobrecostos; (ii) el Programa de Mejoramiento y Expansión de la Red Vial” ([2741/BL-GY](#), [2741/BL-GY-1](#), [2741/BL-GY-2](#), [2741/BL-GY-3](#)) tenía como objetivo general mejorar la movilidad y seguridad reduciendo los gastos de funcionamiento de vehículos, los tiempos de desplazamiento y los accidentes mortales en carretera; y (iii) la operación de cooperación técnica denominada Apoyo a las Infraestructuras Viales Resistentes al Clima ([ATN/OC-19242-GY](#)), que respalda la preparación del presente préstamo, apunta a reforzar la capacidad para superar cuestiones críticas de los proyectos (especialmente aspectos socioambientales y de resiliencia climática) y gestionar una nueva agenda de inversión pública.
- 1.29 El Banco tiene amplia experiencia en el sector hídrico en Guyana, que incluye un Proyecto de Mantenimiento y Reparación del Sistema de Suministro de Agua y Alcantarillado de Georgetown ([909/SF-GY](#)), completado en 2002, y un Programa de Abastecimiento de Agua y Alcantarillado de Georgetown ([1047/SF-GY](#)), concluido en 2010. En 2010 se aprobó el Programa de Mejora del Saneamiento en Georgetown ([2428/BL-GY](#)), por un monto de US\$10 millones, para mejorar el sistema de alcantarillado de la ciudad y mejorar el desempeño de GWI mediante una mejor gestión de los activos y una utilización eficiente de la energía. En 2011, el BID aprobó un Programa de Rehabilitación del Sistema de Abastecimiento de Agua de Linden ([2535/BL-GY](#)), por un monto de US\$12.3 millones, para mejorar los servicios de agua en esa ciudad, la segunda en importancia del país, y hacer frente por primera vez en forma integral a la cuestión del agua no facturada. En 2013, el Banco aprobó el Apoyo a la preparación de un programa de mejora de infraestructura de abastecimiento de agua y saneamiento ([ATN/OC-14086-GY](#); US\$500.000 en recursos de BID-AquaFund), que fue fundamental para actualizar el Plan Maestro de Abastecimiento de Agua en Georgetown; ultimar los diseños conceptuales de las obras y complementar las actividades propuestas mediante la ampliación de la capacidad de GWI para tomar muestras y realizar análisis de laboratorio. Más recientemente, se completó el Programa de Mejora del Abastecimiento de Agua y la Infraestructura de Saneamiento ([3242/OC-GY](#), [3243/BL-GY](#) y [GRT/EX-14520-GY](#)), cuyo objetivo general consistía en aumentar la eficiencia, calidad y sostenibilidad de los servicios de agua potable y mejorar la infraestructura de saneamiento en Georgetown y otras zonas a lo largo de la costa.
- 1.30 **Lecciones aprendidas de proyectos anteriores financiados por el BID.** Las lecciones más importantes aprendidas de la cartera de transporte del BID en el país incluyen las siguientes: (i) la importancia de que haya diseños detallados antes de contratar las obras civiles a fin de mitigar las variaciones de costo o de

- incluir adecuadamente en la modalidad de contratación disposiciones para una gestión eficaz de esas variaciones; (ii) antes de contratar a la empresa constructora habría que contratar a un consultor de supervisión con tiempo suficiente para proceder a una revisión satisfactoria de los diseños de ingeniería y las propuestas de licitación y prestar apoyo efectivo al organismo contratante en todas las etapas anteriores a la firma del contrato de obras; (iii) la necesidad del mapeo y la localización de todas las redes subterráneas de servicios públicos durante la etapa de diseño y antes de iniciar las obras civiles; (iv) la asignación de prioridad a técnicas e inversiones de gestión de activos y (v) la pertinencia de definir flujos de ejecución adaptados sobre la base de prácticas integradas de gestión de proyectos que hayan quedado demostradas. Estas lecciones se han aprendido de la ejecución de operaciones recientes de préstamo y cooperación técnica y se han incorporado plenamente en el diseño de la presente operación, lo que incluye condiciones previas, actividades específicas y consultoría que se han de financiar y asistencia técnica que se prestará durante el proceso de licitación (párrafo 1.54). Se prevé que todo ello contribuirá a mejorar el desempeño en la ejecución, la gestión del tiempo y el control de calidad.
- 1.31 Los proyectos hídricos anteriores en Guyana que guardan pertinencia para la presente operación ofrecen lecciones que indican lo siguiente: (i) es preciso incluir en la construcción y supervisión, que han de llevar a cabo empresas cualificadas, la transferencia de conocimientos al organismo ejecutor, lo que se hizo con éxito en los proyectos [2428/BL-GY](#) y [2535/BL-GY](#); (ii) la aprobación del plan estratégico de GWI asigna gran importancia a la ampliación del programa de reducción de aguas no facturadas a otras zonas y deja recursos disponibles para apoyar una mayor reducción; (iii) hay que utilizar tecnologías inteligentes de infraestructura hídrica para mejorar la gestión de la red de abastecimiento de agua; y (iv) hay que prestar apoyo institucional (capacitación sobre operación y gestión y suministro de herramientas de gestión, por ejemplo) a fin de asegurar la sostenibilidad de las inversiones de capital y facilitar el seguimiento del desempeño de GWI. Estas lecciones serán incorporadas, en la medida que sea aplicable, a la intervención relativa a las pérdidas de agua en el marco de la presente operación (párrafo 1.50).
- 1.32 **Alineación estratégica.** El programa es congruente con la Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2023 (documento AB-3190-2), ya que apunta a aumentar la capacidad de Guyana para aprovechar el aumento de la inversión a fin de enjugar su déficit de infraestructura sostenible y aumentar la eficiencia, seguridad y transparencia de los sectores de la infraestructura de agua y de transporte. Está alineado con los siguientes desafíos de desarrollo: (i) productividad e innovación, al reducir el tiempo de desplazamiento mediante una mejor red vial, con lo que aumenta la productividad para la economía, y al promover la inversión a fin de movilizar recursos y crear capacidad técnica en el país; (ii) inclusión social e igualdad, al incluir normas de diseño universal que facilitan el acceso, la movilidad y la autonomía del peatón para los usuarios con movilidad reducida y dar mayor acceso a oportunidades de educación y empleo para la población de bajos ingresos; las inversiones en transporte tienen importantes efectos económicos que mejoran la inclusión social e igualdad; y (iii) integración económica, al aumentarla a través de redes de infraestructura y de un mejor acceso a aeropuertos. Asimismo, es congruente con los temas

transversales de (i) igualdad de género y diversidad, al facilitar el acceso de la mujer a oportunidades de educación y empleo en puestos no tradicionales de la cadena de valor del sector de los transportes y mediante el diseño de infraestructura segura y accesible, (ii) cambio climático y sostenibilidad ambiental, al incorporar principios de adaptación y mitigación en la fase de planificación, diseño y construcción a fin de reducir el impacto de fenómenos climáticos extremos en la infraestructura y (iii) capacidad institucional y Estado de derecho, al reforzar la capacidad técnica del organismo ejecutor mediante la actualización del plan maestro y la aplicación de tecnología en los proyectos de obras del programa.

- 1.33 El proyecto es congruente asimismo con la Visión 2025 del Banco y, concretamente, con las metas estratégicas siguientes: (i) productividad e innovación, al acelerar la digitalización; (ii) integración económica, al mejorar la calidad de la infraestructura vial e hídrica; (iii) inclusión social e igualdad, al promover un diseño universal en el desarrollo vial y de las competencias y (iv) cambio climático, al fomentar una infraestructura verde y resiliente.
- 1.34 El programa está además alineado con el documento sobre Desarrollo en las Américas 2020³⁴, en concreto con lo que respecta al aumento de la calidad de los servicios³⁵ para resolver los problemas de infraestructura de Guyana³⁶. El programa contribuirá también al Marco de Resultados Corporativos ([GN-2727-12](#)) a través de las prioridades siguientes: (i) inclusión social e igualdad: familias con mejor acceso a agua y saneamiento; (ii) productividad e innovación: puestos de trabajo apoyados; (iii) integración económica: carreteras construidas o mejoradas, volumen de comercio internacional respaldado, acuerdos de integración regional e iniciativas de cooperación respaldados; (iv) igualdad de género y diversidad: mujeres beneficiarias de iniciativas de empoderamiento económico; y (v) cambio climático: beneficiarios de una mayor resiliencia al cambio climático y los desastres y valor de las inversiones en infraestructura resiliente o con bajas emisiones de carbono.
- 1.35 El programa es congruente con la Estrategia de Infraestructura del BID: Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (documento [GN-2710-5](#)), ya que respalda los siguientes principios estratégicos: (i) financiamiento y asistencia técnica para infraestructura que respalde el crecimiento económico, dé acceso y promueva la integración regional y global y (ii) planificación, construcción y mantenimiento de infraestructura vial para respaldar la prestación de servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo del país. El proyecto también es congruente con los siguientes documentos: (i) la Estrategia de País del Grupo BID con la República Cooperativa de Guyana 2017-2021 ([GN-2905](#)), que está aún vigente, y está alineado específicamente con el área estratégica de proporcionar infraestructura

³⁴ [De Estructuras a Servicios](#). El Camino a una Mejor Infraestructura en América Latina y el Caribe.

³⁵ La provisión de servicios de infraestructura depende no solo de la cantidad y la calidad de la infraestructura física sino también de otros factores, entre ellos la eficiencia de las empresas que utilizan dicha infraestructura para proporcionar servicios. Comprender cómo interactúan los activos y los servicios es clave para medir la contribución de la infraestructura a la economía ([BID, 2020](#)).

³⁶ Un 17,8% de las empresas de Guyana experimentaba en 2010 falta de agua y un 21,5% de las empresas indicaba el transporte como un importante factor restrictivo ([BID, 2020](#)).

crítica a través del objetivo estratégico de apoyar la inversión en infraestructura para el crecimiento del sector privado mediante el fortalecimiento de la infraestructura resiliente y la facilitación de oportunidades de alianzas público-privadas para formular inversiones en transporte; (ii) el Marco Sectorial de Transporte (documento [GN-2740-12](#)) al contribuir a la segunda dimensión de éxito, centrada en prestar apoyo a la región para la consolidación de los sistemas de transporte a fin de lograr mejoras viales, ya que apoya las prioridades fundamentales de tomar medidas resueltas en materia de infraestructura, especialmente mediante soluciones de transporte; (iii) el Marco Sectorial de Vivienda y Desarrollo Urbano (documento [GN-2732-11](#)) en los desafíos específicos de (a) espacios públicos seguros para todos, (b) infraestructura urbana integral y (c) aumento de la accesibilidad de los espacios públicos; y (iv) el Marco Sectorial de Agua y Saneamiento ([GN-2781-9](#)) al prestar especial atención a (a) mejorar la calidad de los servicios de agua y saneamiento, (b) tener en cuenta el efecto del proceso de urbanización y (c) mejorar la articulación con otros sectores del BID. Esta operación está incluida en la Actualización del Anexo III del Informe sobre el Programa de Operaciones de 2022 (documento [GN-3087-2](#)). La operación de préstamo también es congruente con

- 1.36 **Intervención propuesta.** El programa mejorará 25,5 km del corredor de la ribera oriental del Demerara desde Grove, en los alrededores de la capital, Georgetown, hasta Timehri, cerca del Aeropuerto Internacional Cheddi Jagan (CJIA) (véase el Gráfico 2), mediante la rehabilitación de la carretera, que fue rehabilitada y ensanchada por última vez en 1996³⁷. Aunque se han hecho obras de mantenimiento, la carretera ha llegado al término de la duración para la cual había sido diseñada, como queda de manifiesto en el deterioro progresivo de la capa de rodadura y de la base y subbase de algunas secciones.
- 1.37 A lo largo del corredor de la ribera oriental del Demerara hay industrias que proporcionan materiales de construcción, manufactura y alimentos elaborados. El corredor respalda cadenas de valor esenciales, como fertilizantes, manufactura, elaboración de alimentos, materiales de construcción (como la arena que se utiliza extensamente en la construcción local), minería y silvicultura. El proyecto enlaza con las obras recientemente completadas de ensanche a cuatro carriles de New Providence a Diamond (5 km) financiadas por el Banco. El tráfico está compuesto de camiones y vehículos de pasajeros y está congestionado en todo el corredor debido principalmente a camiones que circulan con lentitud, falta de oportunidades para adelantar y vehículos estacionados a la orilla.
- 1.38 El programa promoverá asimismo una mayor eficiencia en el sector al incorporar la carretera al sistema de gestión del mantenimiento, invertir en tecnología para la construcción de obras y la seguridad vial y crear capacidad en el Ministerio de Obras Públicas ([enlace opcional 2](#)).
- 1.39 **Reposición de activos hídricos**³⁸. Aproximadamente 55 km de la red de infraestructura de abastecimiento de agua, pertenecientes a cinco compañías de

³⁷ Préstamo [890/SF-GY](#): Programa Rehabilitación de Carreteras Principales.

³⁸ Las intervenciones relativas al agua no facturada incluyen otras que están fuera del alcance de esta operación, como mejoras en la conexión del servicio, medidores, gestión de distritos hidrométricos y gestión de pérdidas.

abastecimiento³⁹, se verán afectados y desplazados por el programa (párrafo 1.11). Estas empresas prestan servicios en la actualidad al 34% (7.235 clientes) de la población de la ribera oriental del Demerara, y la red que resultará afectada representa el 35% del total de la infraestructura de agua en la zona de abastecimiento. El proyecto reemplazará la red mediante la reconstrucción de los activos de agua dentro del corredor e incluirá el diseño y la implementación de un corredor de servicios básicos, además del mapeo y la georreferencia de nuevos activos (párrafo 1.50). El reemplazo total de las tuberías, necesario para facilitar la construcción de la carretera, tendrá lugar en el marco del proyecto con la participación activa de GWI en el levantamiento topográfico detallado y según las condiciones en el emplazamiento de las obras. El corredor de servicios básicos se construirá antes que las obras viales y se tenderán las nuevas tuberías antes de que las redes existentes dejen de funcionar.

- 1.40 GWI estima que el agua no facturada por las cinco compañías de la zona del proyecto equivalía a fines de 2021 al 74% de la producción total (1.879 l/c/d) y que las pérdidas reales representaban un 57% (1.449 l/c/d)⁴⁰. La rehabilitación reducirá la frecuencia con que aparecen pérdidas en la nueva red y el volumen de las fugas ocultas que se producen primordialmente en las juntas de las conexiones de servicio y en las principales juntas de la red de distribución y transmisión. La reducción de estas pérdidas reportará un beneficio financiero directo al reducir el costo que entrañan las inspecciones, las actividades de control activo de fugas y el costo de reposición para GWI y el Grupo de Servicios para Obras (WSG). La reducción repercutirá directamente en el componente de agua no facturada del volumen de pérdida real y reportará beneficios financieros derivados de la diferencia en la producción de agua que se habría perdido por filtración en la red antigua.
- 1.41 Al reemplazar redes con fugas, el programa contribuirá a reducir las pérdidas ([enlace opcional 3](#)) y filtraciones de agua, con lo que habrá un mayor volumen disponible en las cinco compañías de agua a lo largo del corredor de la ribera oriental del Demerara y se abrirán posibilidades de ampliar los límites de la zona de abastecimiento de agua a fin de atender la demanda de nuevas urbanizaciones. Como resultado, se necesitarán menos inversiones para nuevas fuentes de agua al utilizar en forma eficiente el agua producida por las compañías de abastecimiento existentes.
- 1.42 **Medidas para mejorar la accesibilidad a servicios sociales.** El programa ayudará a subsanar deficiencias en el acceso a servicios sociales al mejorar la infraestructura vial, reduciendo el tiempo de desplazamiento a centros educativos situados a lo largo de la carretera y en los pueblos cerca de las zonas de intervención. El acceso a un transporte adecuado y seguro para asistir a la escuela, cualquiera que sea la distancia, sirve para asegurar el acceso de los niños a la educación. El acceso deficiente repercute en los resultados escolares, las tasas de deserción y la exclusión social. A lo largo de la carretera hay 16 escuelas y otras siete en su zona de influencia. Todos los estudiantes y sus

³⁹ Sistemas de abastecimiento de agua de Caledonia, Grove, New Hope, Soesdyke y Timehri.

⁴⁰ GWI.

familias se beneficiarán de un tiempo de desplazamiento a la escuela más corto y de cruces viales seguros y concebidos específicamente para ese fin.

- 1.43 **Medidas en pro de una movilidad segura e inclusiva.** Se implementarán en el programa actividades para aumentar la seguridad de los usuarios viales, ciclistas, peatones y personas con discapacidad. Todas las obras se atenderán a normas universales de diseño para aceras, entradas, carriles de adelantamiento, cubiertas y paradas de transporte público y rampas en cruces para peatones situados en entornos urbanos a fin de facilitar el acceso y la movilidad en condiciones de seguridad para todos los usuarios.
- 1.44 Al colocar postes de luz a intervalos adecuados de 140 m (fuente de luz a distancia de 68-70 m) y reemplazar las farolas inoperativas, el programa proporcionará una cobertura de visibilidad adecuada y uniforme de los objetos situados fuera del alcance de los faros del vehículo y reducirá los accidentes. Un alumbrado público apropiado aumentará la visibilidad nocturna y con ello la seguridad vial e individual, dando seguridad a los peatones y usuarios de la carretera, lo que redundará en una percepción de mayor seguridad personal (especialmente para las mujeres), ciudadanos más activos y carreteras más seguras.
- 1.45 **Medidas para mejorar la igualdad de género.** El programa tratará de salvar la brecha entre las egresadas de la educación superior y el mercado de trabajo al ofrecer pasantías remuneradas en el Ministerio de Obras Públicas (párrafo 1.24). Esas pasantías ofrecerán a mujeres que cursan el último año de estudios o se acaban de graduar en disciplinas relacionadas con las obras civiles la posibilidad de encontrar un primer empleo al adquirir experiencia profesional que servirá para encauzarlas en una trayectoria de desarrollo profesional.
- 1.46 El proyecto financiará además paradas de autobús diseñadas para garantizar la accesibilidad universal y la seguridad, con infraestructura sin obstrucciones visuales y bien iluminada para prevenir la violencia de género (párrafo 1.25). Este mejor acceso a la infraestructura de transporte proporciona a las mujeres un mayor acceso a fuentes de empleo, educación y servicios de salud, entre otros.
- 1.47 **Financiamiento para el clima.** En atención al cambio climático, el diseño de las obras viales incluirá componentes que contribuyan a la resiliencia de la red vial y de la zona de influencia para reaccionar mejor ante los impactos climáticos registrados o previstos. En concreto, para tener en cuenta los cambios en la elevación del nivel del mar y la intensidad y frecuencia de las precipitaciones se han incluido las actividades siguientes: (i) construcción de nuevos desagües, conductos de drenaje y puentes ensanchados teniendo en cuenta modelos hidrológicos e hidráulicos actualizados; (ii) elevación del peralte de la carretera y (iii) construcción de metros lineales adicionales de defensas costeras en puntos críticos a lo largo de la carretera.
- 1.48 El programa incluye además inversiones que, según se prevé, contribuirán a mitigar las emisiones al promover el desplazamiento activo y no motorizado de peatones y bicicletas, así como la utilización de transporte público (párrafos 1.43 y 1.46). Aunque las medidas son limitadas, contribuirán a que haya un cambio modal al ofrecer: (i) aceras y vías compartidas para ciclistas; (ii) paradas de autobús; (iii) alumbrado público adecuado en pasarelas para peatones en zonas construidas a lo largo del camino; y (iv) espacios de estacionamiento adecuados

de manera que las vías para peatones no estén obstruidas por vehículos. La intención es que estas actividades contribuyan a mantener los niveles de emisión de gas de efecto invernadero en la generación de energía a los niveles de 2019, de conformidad con la Estrategia de Desarrollo con Bajas Emisiones de Carbono⁴¹.

- 1.49 Las intervenciones de adaptación y mitigación ascienden a un total de US\$37,8 millones, que representan el 37,85% del financiamiento total del programa. Los recursos de la operación están invertidos en actividades de adaptación al cambio climático con arreglo a la metodología conjunta de los [bancos multilaterales de desarrollo](#) para la estimación del financiamiento para el clima. Estos recursos contribuyen a la consecución de la meta del BID de financiamiento para el clima, a saber, un 30% del volumen de aprobaciones por año.
- 1.50 **Transformación digital.** Como parte de la Estrategia de Transformación Digital y en consonancia con la Visión 2025: [Una Década de Oportunidades](#) del BID, el programa apoyará iniciativas para reforzar el desarrollo y la aplicación de tecnologías digitales, incluidas la aplicación de un radar de penetración terrestre (GPR) para la detección y el mapeo de redes subterráneas de servicios básicos. El proyecto ha de incorporar la tecnología de GPR para hacer posible el mapeo georreferenciado de las redes subterráneas, tradicionalmente utilizadas para la reubicación de tuberías. Normalmente, el servicio de agua recurre a contratistas o recursos internos para hacer el mapeo mediante equipo de excavación, lo que lleva tiempo y en ocasiones causa daños a la infraestructura hídrica ya que se desconocen la ubicación y la profundidad exactas (párrafo 1.39).
- 1.51 Se implementará asimismo un sistema de modelización de datos para obras (BIM) a fin de mejorar y modernizar la construcción y gestión de obras viales, haciéndola más eficiente y transparente ya que diversas partes interesadas tendrán acceso a la información mediante una plataforma digital y, asimismo, para mitigar el riesgo de sobrecostos en los proyectos. El plan de ejecución del BIM se aplicará en todas las etapas, como desarrollo del proyecto, planificación del proyecto, diseño conceptual y diseño detallado. Un consultor supervisará el desarrollo del modelo y establecerá el proceso de intercambio de información que se aplicará, enunciando las funciones y obligaciones de las partes interesadas, la provisión de seguridad, los procesos de colaboración y las estrategias para la ejecución.
- 1.52 **Resolv** es un sistema de inteligencia artificial para la gestión de incidencias con funciones de seguimiento de la remediación, gestión, presentación de informes y comunicación respecto de incidencias ocurridas en la ejecución del proyecto. Fue concebido por una empresa emergente nacional y desplegado en el país en el

⁴¹ Guyana no tiene metas específicas de reducción de las emisiones ya que no es parte en el Anexo I de la Convención, pero, en virtud de la Decisión 17.CP.8 (Directrices para la Preparación de las Comunicaciones Nacionales de las Partes No Incluidas en el Anexo I de la Convención), tiene la obligación de proporcionar información sobre programas que incluyan medidas para mitigar el cambio climático abordando las emisiones antropógenas, por fuentes, y la absorción antropógena, por sumideros, de todos los gases de efecto invernadero no controlados por el Protocolo de Montreal (párrafo 26). Segunda Comunicación de Guyana a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.

marco del proyecto de mejoramiento de la carretera Sheriff Mandela⁴². Esta plataforma de inteligencia artificial ofrece acceso interactivo permanente a un asistente virtual del proyecto y utiliza medios bien conocidos, como WhatsApp Messenger, Facebook Messenger o mensajes de texto, para presentar informes sobre incidencias con fotografías o vídeos como prueba. El sistema se utilizará para fomentar la participación de la comunidad, la divulgación al público y la presentación de quejas durante la fase de diseño y construcción.

- 1.53 **Coordinación con los donantes.** La expansión de la economía del país (párrafo 1.1) y el deseo de aumentar la cobertura de la infraestructura de transporte (párrafos 1.3 y 1.10) han aumentado el número de proyectos activos financiados por donantes. En los últimos tiempos, se han aprobado dos proyectos de financiamiento bilateral aportado por la República Popular China y la República de la India, así como financiamiento multilateral procedente del Banco de Desarrollo del Caribe y el Banco Islámico de Desarrollo (párrafo 1.10). Se está llevando a cabo una activa colaboración para asegurar una coordinación adecuada en forma de un programa de colaboración con los donantes en que se programarán cada trimestre reuniones con el BID y con otros bancos multilaterales.
- 1.54 **Transparencia e integridad en la infraestructura.** A pesar de las sólidas salvaguardias incorporadas en los programas financiados por el BID, en la literatura internacional sobre el tema se pone de relieve la existencia de riesgos más altos de integridad en el sector de las obras públicas, habida cuenta de la complejidad de las actividades que se financian y de los elevados presupuestos que administran instituciones con capacidad heterogénea. La Dirección Nacional de Administración de Licitaciones y Adquisiciones (NPTAB) funciona como parte del Ministerio de Finanzas y fue establecida para facilitar la institución de un entorno propicio a la transparencia, economía, eficiencia, apertura, equidad y rendición de cuentas en las adquisiciones del sector público. NPTAB consolida los procesos de apertura de la licitación, designación de los comités de evaluación, revisión de los informes de evaluación y aprobación. Asimismo, aprueba enmiendas a los contratos. La función centralizada de gobierno hace posible que haya manuales de adquisiciones y se dé información al público sobre la ejecución de las obras y existen un sitio estándar de adquisiciones para todas las actividades de adquisiciones del gobierno y un control interno para el seguimiento de los procesos financieros. El organismo ejecutor ha de administrar el programa aplicando las prácticas óptimas y las lecciones aprendidas de proyectos financiados por el Banco en materia de transparencia e integridad, que serán asimismo incorporadas en el Manual Operativo del Programa (párrafo 3.2).
- 1.55 El proyecto incluirá además la prestación de apoyo para reforzar la capacidad del organismo ejecutor a fin de llevar a cabo el proceso de diligencia debida de los licitantes y determinar posibles conflictos de interés. Los documentos de licitación para las obras incluirán la solicitud de que los licitantes indiquen si habrá subcontratistas a los efectos de la diligencia debida. Además, en los documentos de precalificación se incluirán formularios sobre los beneficiarios últimos y se indicará si hay litigios pendientes.

⁴² Ibid., nota 17 a pie de página.

B. Objetivo, componentes y costo

- 1.56 **Objetivo del programa.** El objetivo general es promover una infraestructura vial y suplementaria en Guyana que sea segura, eficiente y resiliente al clima. Los objetivos específicos son potenciar (i) la calidad del servicio vial y (ii) los servicios básicos en el corredor de la ribera oriental del Demerara, mejorando la infraestructura vial y de servicios básicos correspondiente.
- 1.57 **Componente 1. Costo directo de las intervenciones en infraestructura (US\$93,13 millones financiados por el BID y US\$15,63 millones de financiamiento de contrapartida).** Con los recursos asignados a este componente se financiará: (i) la implementación de una carretera de dos carriles y 25,5 km de Golden Grove a Timehri, el ensanche de arcones, la adición de una ciclovía cuando sea posible y la aplicación de un diseño resistente al clima y de prácticas óptimas; (ii) la cobertura de desagües paralelos para formar pasarelas peatonales en zonas urbanizadas; (iii) el paisajismo, mejoras en las aceras, iluminación de calles y medidas para asegurar la accesibilidad universal; (iv) la reconstrucción de todo el sistema de desagüe lateral a lo largo de la carretera; (v) el reacondicionamiento de unos seis (6) puentes y la instalación de 58 conductos perpendiculares de drenaje y un canal de desagüe; (vi) la reposición de la red de distribución de agua a lo largo del camino de 25,5 km, así como la reubicación de redes de electricidad y telecomunicaciones; (vii) otras obras complementarias, que incluyen desvíos y las intervenciones necesarias del plan de comunicaciones y gestión del tránsito para proporcionar a los conductores rutas seguras y alternativas durante la construcción; (viii) la construcción de soluciones y mejoras resistentes al clima; (ix) la construcción de carriles de adelantamiento y detención, estacionamiento, aceras y otras obras relacionadas con la seguridad; (x) la construcción de 40 cruces a lo largo del camino y la renovación o construcción de 93 paradas de autobús bien iluminadas con zonas seguras de detención para que los pasajeros suban y bajen de los vehículos con mayor seguridad; (xi) el mantenimiento de las vías a lo largo del corredor; y (xii) la supervisión técnica y socioambiental y el plan de restablecimiento de medios de sustento del proyecto.
- 1.58 **Componente 2. Fortalecimiento de la planificación y la inversión (US\$1,82 millones financiados por el BID y US\$1,37 millones de financiamiento de contrapartida).** Con los recursos asignados a este componente se financiará la formulación de un nuevo plan maestro digitalizado de infraestructura de transporte, que definirá, cuantificará y estructurará inversiones resilientes al clima en el sector en un horizonte de 15 años, así como la capacitación correspondiente. El Plan Maestro definirá asimismo inversiones en capacidad de infraestructura y sistemas de gestión del tránsito y movilidad urbana. Se prevé también financiar dos estudios de preinversión de proyectos de infraestructura de transporte prioritarios para el país.
- 1.59 En este componente se coordinarán también las actividades de fortalecimiento institucional de WSG financiando la certificación ISO-9001, una evaluación de las necesidades de personal, la implementación del programa piloto de adquisiciones electrónicas para WSG, el análisis de una unidad ambiental y social específica, capacitación en gestión del riesgo y el análisis del valor ganado y del proyecto. Incluirá asimismo licencias de software y estaciones de acoplamiento.

- 1.60 Con este componente se invertirá en la integración transversal de pasantías y aprendizajes para respaldar la participación de la mujer en puestos no tradicionales en el sector del transporte dando la posibilidad a egresadas recientes de ingresar en el Ministerio de Obras Públicas (párrafos 1.24 y 1.45).
- 1.61 **Componente 3. Promover la gestión de la seguridad vial (US\$1,05 millones).** Con recursos asignados a este componente se financiará equipo no fijo y cámaras fijas para hacer cumplir los límites de velocidad. Se financiarán además las campañas de educación y conciencia sobre la seguridad vial y el funcionamiento del sistema de gestión de incidencias. Se financiará asimismo la adquisición de una balanza para el peso de los ejes de vehículos en movimiento y el control de gálibo.
- 1.62 **Administración, seguimiento y evaluación del proyecto y auditorías (US\$1 millón).** En esta partida se financiará (i) la administración del programa, lo que incluye la contratación de los profesionales necesarios para reforzar el equipo del organismo ejecutor en cuanto a la gestión social y técnica y (ii) el seguimiento y la evaluación.
- 1.63 **Imprevistos (US\$3 millones).** El presupuesto prevé también una partida de imprevistos para absorber posibles fluctuaciones en los precios que incidan negativamente en los objetivos y el alcance del programa.

C. Indicadores clave de resultados

- 1.64 **Resultados previstos.** Los indicadores de los objetivos específicos de desarrollo son mejorar la calidad del servicio de infraestructura en el corredor de la carretera de la ribera oriental del Demerara, lo que se medirá mediante: (i) la reducción de los gastos de transporte y el tiempo de desplazamiento; (ii) la reducción de las pérdidas de agua por filtraciones en las redes subterráneas; y (iii) una mayor cobertura de alumbrado público adecuado.
- 1.65 Los indicadores del objetivo general son los siguientes: (i) mayor calidad de la infraestructura vial, según el índice internacional de rugosidad; (ii) mayor seguridad vial denotada por un menor número de choques de automóviles; (iii) mayor accesibilidad a las áreas de influencia de la carretera, en función del aumento del número de peatones y pasajeros no motorizados que utilizan vías peatonales seguras y (iv) mayor resiliencia, a tenor de la adopción de normas de diseño vial resilientes al clima. Estos resultados e impactos se detallan en el Anexo II.
- 1.66 Los indicadores y los medios de verificación que se proponen maximizan la utilización de la información que el Ministerio de Obras Públicas, WSG y GWI reunirán directa o indirectamente en el curso de la ejecución del proyecto. La mayor parte de los indicadores propuestos ya tienen datos para el año 2022 que constituyen la línea de referencia para la evaluación del programa. Todos los indicadores de productos se medirán directamente. Los indicadores de resultados serán medidos directa o indirectamente por la policía en el caso de accidentes de tránsito. Estas medidas y estimaciones se compararán con los productos y resultados previstos que se presentan en el Anexo II.
- 1.67 Se llevó a cabo un análisis de viabilidad económica ([enlace opcional 7](#)) para los tres componentes del proyecto. Respecto del Componente 1 se actualizó el flujo

de costos y beneficios del modelo preparado por ICM ([enlace opcional 5](#)) a fin de incorporar los cambios experimentados en parámetros clave entre 2015 y 2022. La evaluación se basa en una comparación de los costos y beneficios, a precios económicos, en situaciones con y sin el proyecto. Los beneficios se estimaron utilizando la metodología para el cálculo del excedente del consumidor, que se emplea frecuentemente en proyectos viales de este tipo utilizando el modelo de sistema de gestión y desarrollo de carreteras (HDM-4), que calcula la rentabilidad del proyecto teniendo en cuenta: (i) los costos de inversión; (ii) los costos de funcionamiento de vehículos, incluido el tiempo de desplazamiento; y (iii) los costos anuales de mantenimiento, definidos para situaciones con y sin el proyecto. Con respecto a la reducción de las pérdidas de agua, los beneficios incluyen el valor pecuniario de las pérdidas de agua que se evitan gracias a la intervención, calculado con ayuda del programa informático sobre el equilibrio hídrico WB-Easy Calc. Respecto del Componente 2, fortalecimiento, planificación e inversión, los beneficios se calculan como los beneficios previstos en cuatro años de una cartera de mantenimiento y rehabilitación en la red secundaria y terciaria. Por último, respecto del Componente 3, promover la gestión de la seguridad vial y la eficiencia, los beneficios se calculan como el valor monetario de las muertes que se evitan gracias a un menor número de accidentes en la carretera durante cuatro años, cuantificado según las estimaciones, ajustadas en función del ingreso, del valor de una vida estadística en Guyana.

- 1.68 Los resultados del análisis económico indican una tasa de rentabilidad económica interna más alta que la tasa de descuento utilizada (12%). El análisis de sensibilidad indica que estos resultados son sólidos en casos de situaciones desfavorables, como un aumento del 20% en los costos de inversión y funcionamiento, una reducción del 10% de los beneficios y una combinación de aumento de los costos y reducción de los beneficios. El programa completo (tres componentes) tiene una tasa de rentabilidad económica interna de 16,5% y un valor presente neto económico de US\$25,7 millones con una relación costo-beneficio de 1,33 en la situación hipotética básica.

Cuadro 2. Tasa de rentabilidad económica interna y valor presente neto económico del proyecto

	Hipótesis básica	Capital + 20% (S1)	Beneficio - 10% (S2)	S1 + S2
Tasa de rentabilidad económica interna (%)	16,5	13,6	14,8	12,0
Valor presente neto económico (US\$)	25,7	10,1	15,3	-0,2
Costo-beneficio	1,33	1,11	1,20	1,00

Fuente: BID, 2022.

- 1.69 **Beneficiarios.** Los beneficiarios directos de la operación son los 175.262 vehículos y pasajeros que se desplazan cada día por la carretera de la ribera oriental del Demerara de Grove a Timehri, lo que incluye a conductores y vehículos con destino y origen en el aeropuerto internacional de Guyana⁴³. En la zona del proyecto, hay unos 7.235 clientes de GWI, que incluyen cuentas residenciales y no residenciales y que constituirán los beneficiarios primarios de

⁴³ Según cálculos recientes del tránsito, se registran 1.500 vehículos por hora en las horas pico.

la reposición de las redes de agua con menores pérdidas y un mejor servicio. Los beneficiarios indirectos serán los 34.248 habitantes de las comunidades que viven en la Región 4 Demerara⁴⁴. Además, las mejores condiciones viales redundarán en beneficio de comerciantes y de otras actividades con alta densidad de transporte, como la madera, la minería, el petróleo y gas y los productos agrícolas, que utilizan la carretera para llegar a mercados y lugares de destino.

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y RIESGOS PRINCIPALES

A. Instrumentos de financiamiento

- 2.1 **Modalidad y costo.** La presente operación de inversión específica⁴⁵ se financiará con un préstamo del BID de US\$100 millones con cargo al Capital Ordinario del Banco y US\$17 millones con financiamiento de contrapartida local. Se puede consultar un presupuesto detallado del programa en el [enlace opcional 8](#).

Cuadro 3. Costo estimado del programa (millones de US\$)⁴⁶

Componentes	BID	Local	Total	%
1. Costo directo de intervenciones de infraestructura	93,13	15,63	108,76	92,70
1.1 Construcción del corredor de la ribera oriental del Demerara de dos carriles entre Grove y Timehri, lo que incluye obras de desagüe lateral, puentes y conductos de drenaje, reubicación de servicios públicos y obras de mejoramiento resilientes al clima	86,70	15,63	102,33	87,50
1.2 Financiamiento de la supervisión y consultoría técnica	6,15	0,00	6,15	5,30
1.3 Plan de restablecimiento de medios de sustento	0,28	0,00	0,28	0,20
2. Fortalecimiento, planificación e inversión	1,82	1,37	3,19	2,70
3. Promoción de la gestión de la seguridad vial	1,05	0,00	1,05	0,90
Gestión, seguimiento y evaluación y auditorías del proyecto	1,00	0,00	1,00	0,80
Imprevistos	3,00	0,00	3,00	2,60
Total	100,00	17,00	117,00	100,00

Fuente: BID, 2022.

- 2.2 El período de desembolso previsto es de cinco años.

⁴⁴ Los pueblos de la zona de influencia del proyecto que se beneficiarán de las intervenciones son Diamond, Golden Grove, Good Success, Craig, New Hope, Friendship, Garden of Eden, Brickery, Supply, Support, Relief, Land at Canaan, Sarah Johanna, Pearl, Caledonia, Te Huis te Coverden, Den Heuvel, Soesdyke (cruce con la autopista de Linden), Soesdyke, el puente sobre el río Madewini y Timehri.

⁴⁵ Se considera que un proyecto es una inversión específica si no puede dividirse sin afectar la índole del proyecto o la justificación de sus componentes independientes. Se han hecho estimaciones del diseño preliminar, el costo y la viabilidad técnica, social, ambiental y económica del proyecto.

⁴⁶ Los costos por producto/actividad son indicativos.

Cuadro 4. Costo estimado del proyecto por año

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Total
Préstamo del BID (millones de US\$)	15,60	24,90	24,79	24,50	10,21	100,00
Local (millones de US\$)	2,65	4,22	4,21	4,16	1,77	17,00
TOTAL (millones de US\$)	18,25	29,12	29,00	28,66	11,98	117,00
% BID	15,60	24,90	24,79	24,50	10,21	100,00
% Local	15,57	24,81	24,75	24,46	10,41	100,00

Fuente: BID, 2022.

B. Riesgos ambientales y sociales

- 2.3 El proyecto se clasifica en la categoría B según el Marco de Política Social y Ambiental del Banco sobre la base de los impactos sociales y ambientales negativos que podría generar la rehabilitación y el mejoramiento de la carretera. Se prevé que estos impactos sean localizados, temporales y moderados, ya que las obras se efectuarán dentro de la servidumbre de paso existente. Durante la construcción, los impactos más importantes se refieren al desplazamiento económico temporal de empresas y vendedores informales situados en la servidumbre de paso existente (se estiman en 135, cifra que será confirmada en un censo), el polvo, el ruido, el tráfico debido a la maquinaria pesada, los inconvenientes para la comunidad que significa el cierre temporal de carreteras y los obstáculos temporales para acceder a residencias y negocios. El riesgo ambiental y social se considera sustancial, lo que obedece primordialmente al riesgo de impactos directos de actividades en la carretera que probablemente han de generar un mayor riesgo de accidentes laborales y de tránsito, la perturbación del tránsito, problemas de desagüe y las mayores necesidades de capacidad y formación para el organismo ejecutor. Las obras se llevarán a cabo en un entorno urbanizado. No hay poblaciones indígenas ni hábitats críticos o naturales y tampoco se prevén impactos en los servicios ecosistémicos en la zona del proyecto.
- 2.4 El riesgo relacionado con el cambio climático y desastres se considera elevado porque la zona es propensa a inundaciones y se estima que las intervenciones de la operación son muy críticas y vulnerables en razón de los posibles impactos negativos de una falla de servicio dada la importancia de la carretera como corredor al principal aeropuerto internacional ([enlace opcional 9](#)).
- 2.5 Se ha preparado un sistema de gestión ambiental y social ([enlace opcional 10](#)) que mitigará los impactos y riesgos identificados y que incluirá una evaluación ambiental y social y planes de gestión ambiental y social ([enlace opcional 11](#)), así como un plan de restablecimiento de los medios de sustento ([enlace opcional 12](#)), respecto de todas las obras financiadas por el proyecto. El 23, 24 y 25 de agosto se celebraron consultas públicas sobre la evaluación ambiental y social y los planes de gestión ambiental y social a las que asistieron 26, 36 y 56 personas, respectivamente. Los principales comentarios y preguntas estaban relacionados con la gestión del tráfico durante las obras, carreteras de circunvalación y acceso, alto volumen de tráfico previsto, posibilidad de indemnización a los comerciantes, incidencia en los servicios públicos y diseños de sistemas de drenaje. Estas inquietudes se abordarán en el diseño final de las obras y durante la ejecución del proyecto implementando el plan de gestión del tráfico, el plan de gestión del riesgo de desastres y el plan de restablecimiento de los medios de sustento. Queda

pendiente una consulta específica sobre este último plan, que se ha incluido en el plan de acción ambiental y social de la operación en espera del diseño final de la carretera. Las versiones definitivas del sistema de gestión ambiental y social y de la evaluación ambiental y social y los planes de gestión ambiental y social se han publicado en el sitio web del Banco, así como el informe sobre las consultas y el plan de restablecimiento de los medios de sustento.

C. Riesgo fiduciario

- 2.6 WSG tiene experiencia previa en la ejecución de proyectos financiados por el Banco con arreglo a las políticas y los procedimientos de éste en materia de gestión financiera y adquisiciones. Sin embargo, suelen registrarse estrangulamientos en las etapas de gestión y de planificación de las adquisiciones, lo que incluye la preparación de los documentos de licitación, las invitaciones a presentar ofertas o propuestas, la recepción de las ofertas, la supervisión de las etapas de aclaración de ofertas y la evaluación de las ofertas y la adjudicación del contrato. Estos riesgos fiduciarios ([enlace opcional 13](#)) se consideran medianos-altos y serán mitigados mediante: (i) la supervisión técnica continua y las actividades adaptadas de capacitación que sean necesarias para el personal de adquisiciones y gestión financiera encargado de actividades fiduciarias en la operación; (ii) la preparación de un manual operativo del programa con el fin de impartir orientación adecuada y enunciar medidas de mitigación para todas las obligaciones fiduciarias de conformidad con las normas y procedimientos del Banco (párrafo 3.2); y (iii) el fortalecimiento de las prácticas óptimas con respecto a los procedimientos y la gestión de adquisiciones mediante la incorporación de lecciones aprendidas de demoras/estrangulamientos registrados en procesos anteriores de adquisiciones y condiciones previas (párrafo 3.3).

D. Otros riesgos y cuestiones clave

- 2.7 Se han detectado riesgos medianos-altos en lo que respecta al entorno de ejecución del programa relacionados con los siguientes aspectos: (i) un alza considerable de los precios como consecuencia del actual auge de la construcción que puede incidir en la capacidad para completar las obras ciñéndose al presupuesto disponible; y (ii) la coordinación entre órganos gubernamentales puede resultar difícil a los efectos de la sustitución y reubicación de servicios públicos. Se establecieron las siguientes medidas de mitigación: incluir una partida para imprevistos en el presupuesto de la operación y fijar una suma a tanto alzado para el contrato de obras. Además, las condiciones previas y especiales incluyen la designación de un coordinador de reemplazo de servicios públicos y la institución de un mecanismo de toma de decisiones (párrafos 3.3 y 3.4)
- 2.8 Se han detectado riesgos medianos-altos en lo que respecta a las salvaguardias ambientales y sociales del programa relacionados con los siguientes aspectos: (i) la gestión ambiental y social podría plantear problemas de ejecución habida cuenta de la longitud de la zona del proyecto (25,5 km) y la existencia de múltiples sitios de obra de forma simultánea y (ii) el riesgo subyacente de inundaciones podría materializarse habida cuenta de que el país es muy propenso a inundaciones por ríos, costas y lagunas. Se establecieron las medidas de mitigación que figuran a continuación. El sistema de gestión ambiental y social (párrafo 2.5) incluye las medidas y actividades necesarias para mitigar

eficazmente los riesgos. Además, las condiciones especiales requieren la contratación de un especialista en temas sociales y de género (párrafo 3.4). El plan de gestión del tráfico para el emplazamiento se ha contemplado como un elemento separado en el presupuesto del contratista. Asimismo, se ha llevado a cabo un riguroso análisis hidrológico (párrafo 1.23) en el que se especifican posibles niveles de lluvia y precipitación con diferentes períodos de retorno. Se preparará un análisis hidrodinámico del área de influencia de las obras para modelar el agua de escorrentía, los canales y el sistema de drenaje (párrafo 1.39).

- 2.9 Se han detectado riesgos medianos-altos en lo que respecta a la estructura orgánica del organismo ejecutor relacionados con los siguientes aspectos: (i) la demanda operacional que plantea el programa podrían exceder la capacidad de WSG en términos de gestión técnica, administrativa y financiera; (ii) la lentitud en la adopción de decisiones podría causar una demora en la gestión y ejecución del proyecto; y (iii) la gestión del contrato es compleja habida cuenta de la modalidad de contratación que se ha elegido⁴⁷, que introduce dificultades de coordinación para la administración del contrato y frentes de trabajo simultáneos. Se establecieron las siguientes medidas de mitigación, que constituyen condiciones previas: la contratación de un especialista en gestión de contratos, un contador y un abogado para reforzar el equipo de ejecución del programa. Además, se contempla un mecanismo de seguimiento y toma de decisiones ágil (párrafos 3.3 y 3.4).
- 2.10 **Sostenibilidad de las inversiones.** Las obras financiadas por el programa estarán incluidas en el plan anual de mantenimiento de WSG; el contrato de obras incluirá un plan trienal de mantenimiento, junto con el período de responsabilidad por defectos una vez emitido efectivamente el certificado de terminación de las obras. El prestatario, a través de WSG, presentará al Banco durante el período original de desembolso o cualquier prórroga y dentro del primer trimestre de cada año civil un informe sobre el estado de las obras y el equipo incluidos en el programa y el plan de mantenimiento anual.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

A. Resumen del plan de implementación

- 3.1 **Prestatario y organismo ejecutor.** El prestatario será la República Cooperativa de Guyana y el organismo ejecutor será el Ministerio de Obras Públicas, que implementará el programa a través de WSG, su unidad de ejecución de proyectos, financiada con recursos administrativos del Ministerio y encargada, en nombre del Ministerio, de la planificación y ejecución de todos los proyectos de obras de transporte. En este programa, WSG será responsable de la gestión técnica, administrativa, ambiental, social y financiera de la ejecución, así como de las funciones de planificación, seguimiento, supervisión y evaluación. Para desempeñar adecuadamente su función, WSG tendrá que asegurarse de tener en funciones al personal clave indicado en (párrafo 3.4) y de que este personal esté cubierto por su presupuesto administrativo.

⁴⁷ El organismo ejecutor ha elegido para el proyecto la modalidad de contratación de Diseño y Construcción.

- 3.2 **Manual Operativo del Programa.** Las funciones del organismo ejecutor en la ejecución del programa se detallarán en el Manual Operativo ([enlace opcional 14](#)) e incluirán las siguientes: (i) llevar a cabo los procesos de adquisición y contratación de conformidad con las políticas y los procedimientos del Banco; (ii) preparar todos los documentos de licitación necesarios para contratar al contratista de las obras civiles y las empresas de consultoría y obtener la aprobación del Banco para esos documentos; (iii) llevar a cabo la gestión financiera de los recursos del programa, lo que incluye el control interno y el registro de todos los procedimientos administrativos y contables necesarios para la ejecución del programa; (iv) supervisar el contrato de obras civiles y construcción por conducto de empresas consultoras de ingeniería contratadas específicamente con ese fin; (v) llevar a cabo la gestión ambiental y social del programa; (vi) mantener controles financieros y contables adecuados, así como sistemas apropiados de archivo de la documentación justificativa para su verificación por el Banco y por la empresa de auditoría externa o la Oficina de Auditoría de Guyana (párrafo 3.9); (vii) preparar y presentar al Banco solicitudes de desembolso y la correspondiente justificación de los gastos; (viii) preparar y presentar al Banco informes sobre la marcha física, financiera, social y ambiental de la ejecución del programa, así como actualizaciones del plan anual de operaciones, informes financieros auditados y los demás informes financieros que requiera el Banco; (ix) registrar y controlar los resultados del programa en función de los indicadores convenidos; y (x) tramitar y resolver las reclamaciones de contratistas y los ajustes conexos en el contrato. De conformidad con los requisitos del Banco, el organismo ejecutor llevará archivos separados para el seguimiento contable y financiero de los recursos del Banco y los recursos de contrapartida local.
- 3.3 **Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso.** El prestatario, directamente o a través del organismo ejecutor, habrá presentado constancia al Banco de la designación de un abogado del Ministerio de Asuntos Jurídicos y la Fiscalía General como miembro del equipo de la unidad de ejecución del proyecto. Véanse además las condiciones especiales previas al primer desembolso incluidas en el Anexo B del resumen de la revisión ambiental y social ([enlace requerido 3](#)) y las condiciones establecidas en la Sección II del Anexo III. Esta condición es necesaria porque proporciona al organismo ejecutor las herramientas adecuadas para la implementación del programa. Asimismo, mitiga los riesgos identificados al aportar capacidad técnica y fiduciaria suficiente para implementar el programa.
- 3.4 **Condiciones contractuales especiales de ejecución para el Componente 1.** El prestatario, directamente o a través del organismo ejecutor, habrá presentado al Banco, antes de la firma de cualquier contrato de trabajo relativo al Componente 1, constancia de que: (i) se ha contratado una empresa consultora de supervisión, que incluirá, entre otros, a un coordinador de reposición de servicios públicos y un especialista en cuestiones sociales y de género, de conformidad con los términos de referencia previamente convenidos con el Banco y (ii) el Ministerio de Obras Públicas ha preparado un mecanismo estructurado para la adopción de decisiones sobre cuestiones relativas al proyecto de conformidad con las condiciones previamente convenidas con el Banco. Estas

condiciones aportarán al organismo ejecutor las herramientas necesarias durante la construcción para mitigar los riesgos de coordinación de las partes interesadas, gestión del proyecto y participación de la comunidad. Habida cuenta del mayor volumen de recursos que se asignarán al organismo ejecutor y el aumento previsto de la demanda, esta condición especial permitirá que el programa tenga establecido un mecanismo que haga posible un tiempo de respuesta más rápido y una adopción de decisiones eficaz y eficiente en cuestiones relacionadas con el programa.

- 3.5 **Adquisición y contratación de obras, bienes y servicios.** Las adquisiciones y contrataciones se llevarán a cabo de conformidad con las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el BID (documento GN-2349-15) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (documento GN-2350-15). Se tendrán en cuenta los principios y criterios enunciados en la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (OP-273-12), la legislación nacional pertinente y las disposiciones del contrato de préstamo y del plan de adquisiciones ([enlace requerido 4](#)).
- 3.6 Las adquisiciones y contrataciones serán objeto de supervisión ex ante o ex post según se establezca en el plan de adquisiciones. Las visitas de revisión ex post tendrán lugar cada 12 meses y sus informes incluirán por lo menos una visita de inspección física seleccionada entre los procesos revisados.
- 3.7 En los procesos de adquisiciones y contrataciones, el prestatario, directamente o a través del organismo ejecutor, se asegurará de que todos los documentos de licitación y contratos incluyan disposiciones que exijan a los solicitantes, licitantes, contratantes, consultores, representantes, funcionarios, subconsultores, subcontratistas, proveedores de bienes y sus representantes, contratistas, consultores, funcionarios, subcontratistas, subconsultores, proveedores de servicios, concesionarios y entidades de supervisión, entre otros aspectos, cumplir los requisitos ambientales y sociales del programa, incluidos los procedimientos para prevenir el trabajo infantil y el trabajo forzado. En cada caso concreto se enunciarán criterios específicos para la contratación, teniendo en cuenta las condiciones del mercado y los estándares de la industria.
- 3.8 **Desembolsos.** El préstamo será desembolsado primordialmente mediante anticipos de fondos, cuya frecuencia será determinada por la programación financiera del proyecto de conformidad con las directrices indicadas en el documento del BID OP-273-12, que se describe en el Anexo III. El Banco podrá hacer un nuevo anticipo de fondos una vez que se haya justificado por lo menos el 80% de todos los fondos desembolsados como anticipo.
- 3.9 **Auditorías de los estados financieros.** En el curso de la implementación del programa, WSG presentará cada año al Banco estados financieros del programa. Las auditorías externas del programa estarán a cargo de la Oficina de Auditoría de Guyana o de una empresa independiente elegible para la auditoría de operaciones financiadas por el Banco, con arreglo a las directrices enunciadas en los documentos OP-273-1 y OP-274-1 y en las Directrices sobre Informes Financieros y Auditoría Externa de las Operaciones Financiadas por el BID. La Oficina de Auditoría de Guyana presentará al Banco informes financieros auditados dentro de los 120 días siguientes a la fecha de cierre de cada ejercicio

fiscal del programa y a la fecha de vencimiento del período original de desembolso o cualquiera de sus prórrogas.

B. Resumen del plan de seguimiento de los resultados

- 3.10 **Seguimiento.** El seguimiento se realizará mediante informes de avance semestrales que WSG presentará dentro de los 60 días siguientes al término de cada semestre ([enlace requerido 2](#)). Los informes tendrán como base los compromisos de presentación de informes incluidos en la matriz de resultados para cada intervención, así como el cumplimiento de los criterios de elegibilidad y del informe de cumplimiento social y ambiental enunciados en el contrato de préstamo.
- 3.11 **Evaluación intermedia.** La evaluación intermedia se presentará al Banco dentro de los 90 días siguientes a la fecha en que se haya desembolsado el 50% del importe del préstamo y será preparada por WSG ([enlace requerido 2](#)).
- 3.12 **Evaluación final.** La evaluación final será efectuada por un evaluador independiente y presentada al Banco dentro de los 90 días siguientes a la fecha del último desembolso de recursos del proyecto ([enlace requerido 2](#)).
- 3.13 **Información para el seguimiento y evaluación del programa.** WSG será responsable de mantener los sistemas de seguimiento y reunión de datos. WSG aceptará mantener un sistema para el seguimiento y evaluación de todos los componentes, que utilizará para preparar los informes y los datos que transmita al Banco.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		GY-L1081
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Prioridades Estratégicas del Grupo BID e Indicadores del CRF		
Retos Regionales y Temas Transversales	-Inclusión Social e Igualdad -Productividad e Innovación -Integración Económica -Equidad de Género y Diversidad -Cambio Climático -Capacidad Institucional y Estado de Derecho	
Nivel 2 del CRF: Contribuciones del Grupo BID a los Resultados de Desarrollo	-Hogares con acceso nuevo o mejorado a agua y saneamiento (#) -Empleos respaldados (#) -Vías construidas o mejoradas (km) -Volumen de comercio internacional respaldado (\$) -Acuerdos de integración e iniciativas de cooperación a nivel regional respaldados (#) -Mujeres beneficiarias de iniciativas de empoderamiento económico (#) -Beneficiarios de una mayor resiliencia a desastres y efectos del cambio climático (#) -Valor de las inversiones en infraestructura resiliente o con bajas emisiones de carbono (\$)	
2. Objetivos de desarrollo del país		
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2905	Construir infraestructura resiliente al clima (incluyendo inversiones en energía renovable); mejorar la calidad de vida en general; y abordar la pobreza.
Matriz de resultados del programa de país	GN-3087	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2022.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Development Outcomes - Evaluability		Evaluable
3. Evaluación basada en pruebas y solución		8.2
3.1 Diagnóstico del Programa		1.4
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		3.2
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		3.7
4. Análisis económico ex ante		7.5
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, o resultados clave identificados para ACE		1.5
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados		3.0
4.3 Supuestos Razonables		0.0
4.4 Análisis de Sensibilidad		2.0
4.5 Consistencia con la matriz de resultados		1.0
5. Evaluación y seguimiento		9.5
5.1 Mecanismos de Monitoreo		4.0
5.2 Plan de Evaluación		5.5
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad	Medio Bajo	
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)	Si	Administración financiera: Presupuesto, Tesorería, Contabilidad y emisión de informes, Controles externos, Auditoría interna. Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información, Método de comparación de precios, Contratación de consultor individual
No-Fiduciarios	Si	Sistema Nacional de Planeación Estratégica, Sistema Nacional de Monitoreo y Evaluación.
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto	Si	Se ha aprobado y se encuentra en ejecución una cooperación técnica para apoyar la preparación del proyecto GY-T1184.

Nota de valoración de la evaluabilidad: La propuesta presenta una operación por un total de US\$117.000.000 a ser financiada mediante un préstamo de modalidad programa de inversión por un monto de US\$100.000.000. Los objetivos específicos de esta operación serán mejorar: (i) la calidad del servicio de carreteras; y (ii) la prestación de servicios públicos, a lo largo del corredor de East Bank Demerara, mediante la mejora de las carreteras y de las correspondientes infraestructuras de servicios públicos. La consecución de estos objetivos contribuirá al objetivo general de hacer progresar la infraestructura vial de Guyana y sus infraestructuras asociadas, de forma tal que sean seguras, eficientes y resilientes al clima.

La propuesta presenta un diagnóstico adecuado de la problemática. Específicamente, el principal problema identificado es la falta de disponibilidad de conexiones terrestres con las comunidades de la costa y del interior del país a través de infraestructuras viales resistentes al CC lo cual afecta al acceso a/desde los distintos centros de producción y eleva los costos de transporte y i) el aumento de las pérdidas de agua en redes que han superado su vida útil. Las soluciones propuestas son apropiadas para dar respuesta al problema identificado y sus factores contribuyentes y se relaciona con el Objetivo General. La matriz de resultados es congruente con la lógica vertical del proyecto e incluye indicadores adecuados a nivel de resultados asociados al Objetivo Específico y al Objetivo General. Los indicadores de resultado están correctamente definidos para medir los logros alcanzados por el programa y el cumplimiento de su objetivo específico, mientras que la alineación estratégica con los temas transversales se refleja en indicadores de producto.

La propuesta plantea un análisis costo-beneficio para los dos proyectos que componen el programa. La TIR para las intervenciones del programa es de 19,2%. Dado que la tasa de referencia es de 12% el análisis agregado sugiere que el proyecto es socioeconómicamente viable. La metodología para monetizar los beneficios consiste en la valorización de la reducción de los costos de viaje en base a la actualización de una modelación con la metodología HDM4.

El proyecto incluye un plan de monitoreo y evaluación que va acorde los estándares del Banco. La efectividad de la intervención propuesta se medirá siguiendo dos enfoques: un enfoque de análisis costo-beneficio ex post y una comparación antes-después para constatar el logro de las metas. Para estos análisis se prevé usar la información de las verificaciones externas de resultados.

MATRIZ DE RESULTADOS

Objetivo del programa	El objetivo general es promover una infraestructura vial y suplementaria en Guyana que sea segura, eficiente y resiliente al clima. Los objetivos específicos son potenciar (i) la calidad del servicio vial y (ii) los servicios básicos en el corredor de la ribera oriental del Demerara, mejorando la infraestructura vial y de servicios básicos correspondiente.
------------------------------	--

Objetivo general de desarrollo

Indicadores	Unidad de medición	Valor de referencia	Año de referencia	Año previsto para la consecución	Meta	Medios de verificación	Comentarios
Promover una infraestructura vial y suplementaria en Guyana que sea segura, eficiente y resiliente al clima							
Índice de densidad de carreteras pavimentadas en Guyana	Kilómetros	18,5	2022	2026	24	Informe del Ministerio de Obras Públicas	Por base 100 se entiende toda la longitud de la red vial (km pavimentados + km mejorados + km de tierra = XX) por 1.000 km ² de superficie.
Accidentes graves	Índice de intervención en accidentes graves ⁴⁰	14,19	2021 ⁴¹	2026	10,64	Informe del Ministerio de Obras Públicas	El valor de referencia se obtuvo dividiendo el número de accidentes graves (362) por el número total de km del proyecto vial (25,5). Véanse los detalles en el plan de seguimiento y evaluación. La meta es una reducción del 25% e incluye las inversiones previstas por el gobierno.
Adopción de normas de diseño vial resilientes al clima	Número de días que los vehículos no pueden circular por toda la carretera en un solo desplazamiento debido a inundaciones	80	2022	2026	40	Informe del Ministerio de Obras Públicas	

⁴⁰ [Statement on the Current Road Safety Situation in Guyana.](#)

⁴¹ El valor de referencia para 2022 se determinará mediante el plan de acción y diagnóstico de la seguridad vial, que se encuentra en proceso de licitación en el proyecto [2741/BL-GY-3](#).

OBJETIVOS DE DESARROLLO ESPECÍFICOS

Indicadores	Unidad de medición	Año de referencia	Valor de referencia	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del proyecto	Medios de verificación	Comentarios
Objetivo de desarrollo específico 1: Potenciar la calidad del servicio vial en el corredor de la ribera oriental del Demerara, mejorando la infraestructura vial y de servicios básicos correspondiente.											
Costo de funcionamiento por vehículo en la intervención propuesta	US\$/km	2022	100					80	80	HDM-4	Este indicador incluye el costo de funcionamiento del vehículo más el costo del tiempo por vehículo del desplazamiento total, un promedio del tipo de vehículo del parque automotor por vehículo y por km.
Tiempo promedio de desplazamiento ⁴²	Minutos	2022	60				50		45	Informe del Ministerio de Obras Públicas	
Peatones y usuarios no motorizados que se desplazan por vías seguras ⁴³	Usuarios	2022	-								Valor de referencia determinado en el diseño ejecutivo de la obra
Índice internacional de rugosidad	Índice	2022	-								Valor de referencia determinado en el diseño ejecutivo de las obras viales
Objetivo de desarrollo específico 2: Potenciar los servicios básicos en el corredor de la ribera oriental del Demerara, mejorando la infraestructura vial y de servicios básicos correspondiente.											
Componente de la pérdida real de agua correspondiente a aguas no facturadas	l/conex/día	2021	1.449						725	Informe de GWI sobre pérdidas de agua	Se trata de cifras preliminares. Se medirá únicamente para la nueva red que se instalará en

⁴² Tiempo promedio de desplazamiento de un vehículo de pasajeros de Golden Grove a Timehri.

⁴³ En las zonas urbanizadas se construirán aceras con vías compartidas y ciclovías. Se entiende por ciclovía más segura la parte de la carretera que ha sido designada mediante líneas, señales o marcas en el pavimento para uso exclusivo o preferente de ciclistas. Las ciclovías permiten al ciclista desplazarse a la velocidad que prefieran cualesquiera que sean las condiciones de tránsito imperantes. Por vía peatonal se entiende un sendero pavimentado para peatones al costado de la carretera sin que haya vehículos estacionados y con una superficie nivelada para caminar.

Indicadores	Unidad de medición	Año de referencia	Valor de referencia	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del proyecto	Medios de verificación	Comentarios
											virtud del proyecto. Los valores serán confirmados después de que se complete en el curso de la ejecución un análisis del componente BABE (estimaciones de pérdidas por reventones o fugas).
Tasa de fugas	Número de fugas por año	2021	114						20	Informe de GWI sobre pérdidas de agua	Únicamente se tendrán en cuenta las fugas en la nueva red que consistan en una rotura total de la tubería.
Alumbrado público adecuado ⁴⁴ en la intervención propuesta	% de carretera con iluminación	2022	-						100%	Informe del Ministerio de Obras Públicas	Valor de referencia determinado en el diseño ejecutivo de la obra

Productos

Indicadores	Unidad de medición	Valor de referencia	Año de referencia	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del proyecto	Medios de verificación	Comentarios
Componente 1: Costo directo de las intervenciones en infraestructura											
Carretera de dos carriles entre Golden Grove y Timehri	Kilómetros	2022	0				10	25,5	15,5	Informe del Ministerio de Obras Públicas	
Obras complementarias (puentes))	Puentes	2022	0					6	6	Informe del Ministerio de Obras Públicas	

⁴⁴ El alumbrado público adecuado tiene el propósito principal de ofrecer visibilidad nocturna a efectos de seguridad. Garantiza la seguridad de los peatones al proporcionar una cobertura de luz adecuada y uniforme y contribuye a reducir la delincuencia y desalentar comportamientos de acoso sexual. Incluye niveles de iluminación horizontal y vertical para la seguridad de todos los usuarios de la carretera. La iluminación de carreteras es una medida de seguridad comprobada, ya que da visibilidad a objetos situados más allá del alcance de las luces delanteras del vehículo y reduce los accidentes de tráfico.

Indicadores	Unidad de medición	Año de referencia	Valor de referencia	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del proyecto	Medios de verificación	Comentarios
Obras complementarias (alcantarillas perpendiculares)	Conductos de drenaje	2022	0					58	58	Informe del Ministerio de Obras Públicas	
Obras complementarias (desagüe)	Desagüe	2022	0					1	1	Informe del Ministerio de Obras Públicas	
Ciclovía	Kilómetros	2022	0					25,5	25,5 ⁴	Informe del Ministerio de Obras Públicas	
Reconstrucción de todo el sistema de drenaje lateral a lo largo de la carretera	Kilómetros	2022	0					25,5	25,5 ⁴	Informe del Ministerio de Obras Públicas	
Reemplazo de la red de distribución de agua	Kilómetros	2022	0					25,5	25,5 ⁴	Informe del Ministerio de Obras Públicas	
Reemplazo de farolas no operativas	Farolas	2022	253					253	253	Informe del Ministerio de Obras Públicas	
Reubicación de las redes de electricidad y telecomunicaciones	Kilómetros	2022	0					25,5	25,5 ⁴	Informe del Ministerio de Obras Públicas	
Vías peatonales en zonas urbanizadas	Kilómetros	2022	0					15	15 ⁴	Informe del Ministerio de Obras Públicas	
Plan de gestión del tráfico para proporcionar rutas seguras y alternativas a los motoristas durante las obras	Plan	2022	0		1				1	Informe del Ministerio de Obras Públicas	

Indicadores	Unidad de medición	Año de referencia	Valor de referencia	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del proyecto	Medios de verificación	Comentarios
Componente 2: Fortalecimiento, planificación e inversión											
Certificación ISO 9001 del WSG	Número	2022	0					1	1	Informe del WSG sobre el avance de la certificación ISO	
Implementación del programa piloto de adquisiciones electrónicas para el WSG	Adquisiciones electrónicas	2022	0				1		1	Se lleva a cabo el programa piloto de adquisiciones electrónicas. Informe del WSG.	
Mujeres egresadas de carreras de ciencia, tecnología, ingeniería, matemáticas y técnicas que terminaron el programa de pasantía remunerada en el Ministerio	Número	2022	0	16	16	16	16	16	80	Contratos de pasantía	
Plan Maestro Nacional de Infraestructura de Transporte	Plan	2022	0					1	1	Nuevo Plan Maestro Nacional de Infraestructura de Transporte	
Licencias de software, equipo de comunicación y estaciones de acoplamiento y computadoras portátiles	Número	2022	0	1					1	Informe del Ministerio de Obras Públicas	

Indicadores	Unidad de medición	Año de referencia	Valor de referencia	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del proyecto	Medios de verificación	Comentarios
Componente 3: Promover la gestión de la seguridad vial											
Equipo no fijo y cámaras fijas para hacer cumplir los límites de velocidad	Sistema	2022	0		1				1	Informe del Ministerio de Obras Públicas	
Campañas de toma de conciencia para el cambio conductual	Campaña	2022	0		1	1		1	3	Informe del Ministerio de Obras Públicas	
Balanza para el peso de los ejes en movimiento y sistema de control de gálibo	Sistema	2022	0					1	1	Informe del Ministerio de Obras Públicas	

País: Guyana

División: TSP

Operación No.: GY-L1081

Año: 26/07/2022

ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS

Organismo ejecutor: Ministerio de Obras Públicas

Título de la operación: Programa para Apoyar el Desarrollo de Infraestructura Vial Resiliente al Clima

I. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR

1. Uso del sistema nacional en la operación (podrá ser aplicable a la operación cualquier sistema o subsistema que se apruebe posteriormente, de conformidad con los términos de validación por el Banco).

<input checked="" type="checkbox"/> Presupuesto	<input type="checkbox"/> Informes	<input type="checkbox"/> Sistema de información	<input type="checkbox"/> Licitación pública nacional
<input checked="" type="checkbox"/> Tesorería	<input type="checkbox"/> Auditoría interna	<input type="checkbox"/> Comparación de precios	<input type="checkbox"/> Otros
<input type="checkbox"/> Contabilidad	<input checked="" type="checkbox"/> Control externo	<input type="checkbox"/> Consultores individuales	<input type="checkbox"/> Otros

2. Mecanismo de ejecución fiduciaria

<input checked="" type="checkbox"/>	Características especiales de la ejecución fiduciaria	El Ministerio de Obras Públicas, a través del Grupo de Servicios para Obras (WSG), está encargado de la ejecución fiduciaria del programa. El grupo, creado por decreto en 2002, está integrado por personal técnico que administra el programa de inversiones del sector público tanto con financiamiento extranjero como nacional.
-------------------------------------	---	--

3. Capacidad fiduciaria

Capacidad fiduciaria del organismo ejecutor	<p>El grupo es parte de la estructura que administra el ciclo de proyectos de gestión de la inversión pública. Entre sus funciones, se incluye la tarea centralizada de atender todas las necesidades de los proyectos. En la actualidad, funciona con un modelo híbrido en virtud del cual está ejecutando un proyecto del Banco de Desarrollo del Caribe mediante un equipo especializado.</p> <p>Para mitigar los riesgos dimanados de la ejecución del proyecto y la gestión del contrato, el Ministerio de Obras Públicas contratará una empresa responsable de la supervisión de la construcción del proyecto. Cabe señalar, sin embargo, que WSG conservará las funciones de gestión financiera y adquisiciones. WSG asigna un equipo que se dedica exclusivamente a cada proyecto. El proyecto nombrará a un experto en gestión de contratos para los contratos de Diseño y Construcción, lo que constituirá una condición previa.</p> <p>La función de gestión financiera permite pasar fácilmente de un proyecto a otro porque las distintas instituciones de financiamiento bilateral y multilateral no tienen grandes diferencias en los procesos necesarios para la presentación de informes, el anticipo de fondos o los desembolsos directos. El oficial de adquisiciones asignado al nuevo préstamo trabajará exclusivamente en el nuevo préstamo.</p> <p>Como resultado de la evaluación de la capacidad fiduciaria del organismo ejecutor, el riesgo fiduciario se califica de mediano-bajo. La capacidad de gestión financiera es alta. La unidad de ejecución del proyecto tiene</p>
---	--

	amplia experiencia en la utilización de las políticas o procedimientos de gestión financiera y de las adquisiciones del Banco y en la administración de proyectos con financiamiento del BID. Las medidas de supervisión y mitigación se centrarán en reforzar la capacidad fiduciaria.
--	---

4. Riesgos fiduciarios y respuesta

Taxonomía del riesgo	Riesgo	Grado	Respuesta
Planificación	WSG tiene experiencia previa en la ejecución de proyectos financiados por el Banco con arreglo a las políticas y los procedimientos de éste en materia de gestión financiera y adquisiciones. Sin embargo, suelen registrarse estrangulamientos en las etapas de gestión y de planificación de las adquisiciones, lo que incluye la planificación y el seguimiento de las adquisiciones, la preparación de los documentos de licitación, las invitaciones a presentar ofertas o propuestas, la recepción de las ofertas, la supervisión de las etapas de aclaración de ofertas y la evaluación de las ofertas y la adjudicación del contrato.	Mediano-alto	(i) La supervisión técnica continua y las actividades adaptadas de capacitación que sean necesarias para el personal de adquisiciones y gestión financiera encargado de actividades fiduciarias en la operación; (ii) El fortalecimiento de las prácticas óptimas con respecto a los procedimientos y la gestión de adquisiciones mediante la incorporación de lecciones aprendidas de demoras/estrangulamientos registrados en procesos anteriores de adquisiciones.

5. Políticas y directrices aplicables a la operación: La adquisición de bienes y obras y la contratación de servicios, así como la selección de consultores financiados por el Banco, se llevarán a cabo de conformidad con las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el BID (GN-2349-15) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-15), respectivamente. El Plan de adquisiciones incluye los detalles relativos a las adquisiciones para el programa.

La unidad de ejecución del proyecto aplicará los procesos de adquisiciones para el programa que se describen en el Plan de adquisiciones que ha de aprobar el Banco y abarcará toda la duración del programa a partir de la fecha en que entre en vigor. El plan se actualizará en el informe semestral de avance o cada vez que sea necesario o lo exija el Banco.

La Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (OP-273-12) será aplicable a la gestión financiera del programa, al igual que el Instructivo de Desembolsos 2021.

6. Excepciones a las políticas y normas: No aplicable

II. ASPECTOS QUE SE TENDRÁN EN CUENTA EN LAS CONDICIONES ESPECIALES DEL ACUERDO DE PRÉSTAMO

<p>Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso. El prestatario, directamente o a través del organismo ejecutor, habrá presentado constancia al Banco de la designación de que: (a) se ha designado para la unidad de ejecución del proyecto a un oficial de adquisiciones, un contador y un experto en gestión de contratos, de conformidad con los términos de referencia previamente convenidos con el Banco.</p>
<p>Tipo de cambio: A los efectos del Artículo 4.10 de las Condiciones Generales, las partes convienen en que el tipo de cambio aplicable será el indicado en el párrafo (b)(i) de ese Artículo. A los efectos de determinar la equivalencia de gastos efectuados en moneda nacional imputables a los recursos adicionales o del reembolso de gastos imputables al préstamo, el tipo de cambio convenido será el que esté vigente en la fecha efectiva en que el prestatario, el organismo ejecutor o cualquier otra persona o entidad jurídica en que se haya delegado la facultad de realizar gastos efectúe los pagos correspondientes al contratista, abastecedor o beneficiario.</p>
<p>Tipo de auditoría: Estados financieros comprobados del proyecto durante el período de ejecución y un estado financiero comprobado final. Durante todo el período de desembolso del préstamo, el organismo ejecutor presentará al Banco estados financieros auditados anuales dentro de los 120 días siguientes al cierre del ejercicio fiscal, 30 de abril, y un estado financiero auditado final 120 días después de la fecha del último desembolso o de cualquiera de sus prórrogas. La auditoría estará a cargo de la Oficina de Auditoría de Guyana o una empresa de auditoría independiente que sea satisfactoria para el Banco. El alcance de la auditoría y las consideraciones conexas se registrarán por la Guía de Gestión Financiera (OP-273-12) y las Directrices sobre Informes Financieros y Auditoría Externa. Los costos de las auditorías se financiarán con cargo a recursos del proyecto.</p>
<p>[Otros]</p>

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

<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Documentos de licitación</p>	<p>Para la adquisición de obras, bienes y servicios distintos de los de consultoría de conformidad con las Políticas para la Adquisición (documento GN-2349-15) que esté sujeta a licitación pública internacional, se utilizarán los documentos estándar de licitación del Banco o los que convengan el organismo ejecutor y el Banco para la adquisición de que se trate. Igualmente, la selección y contratación de servicios de consultoría tendrá lugar de conformidad con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores (documento GN-2350-15) y el llamado estándar a presentar propuestas emitido por el Banco o convenido entre el organismo ejecutor y el Banco para la selección de que se trate. La revisión de las especificaciones técnicas, así como de los términos de referencia de las adquisiciones en el curso de la preparación de procesos de selección, estará a cargo del especialista sectorial del proyecto. Esta revisión técnica puede ser ex ante y es independiente del método de revisión de la adquisición.</p>
<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Gastos recurrentes</p>	<p>Para efectuar los gastos recurrentes que sean necesarios a fin de poner en marcha el proyecto y que apruebe el jefe del equipo del proyecto y hayan de ser financiados, se aplicará el manual operativo del proyecto aprobado por el Banco. El Banco revisará esos procedimientos y los aceptará a condición de que no infrinjan los principios de buena relación costo-calidad, economía, eficiencia, igualdad, transparencia e integridad y estén en consonancia con la política de elegibilidad de los gastos (documento GN-2331-5) y sus versiones actualizadas.</p>

<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión de las adquisiciones	<p>El método de supervisión en el presente préstamo será ex ante. El método de supervisión deberá determinarse respecto de cada proceso de selección y estar aprobado en el plan de adquisiciones del proyecto. Todos los procesos de adquisición comenzarán una vez que el especialista sectorial del Banco valide las especificaciones técnicas o los términos de referencia y se documentarán de conformidad con las directrices generales de registro del Banco.</p> <p>Todas las modificaciones a la presente disposición estarán sujetas al acuerdo previo por escrito entre el organismo ejecutor y el Banco. La evaluación de la capacidad y del grado de riesgo podrán variar en el curso de la ejecución del proyecto según los resultados de las actividades de supervisión ordinaria que se lleven a cabo durante la vigencia de este. Por lo tanto, las modalidades de supervisión podrán variar a medida que aumente la capacidad.</p>
<input checked="" type="checkbox"/>	Registros y archivos	<p>El prestatario mantendrá los archivos y registros de conformidad con las prácticas óptimas aceptadas y con las directrices generales que imparta el Banco. Todos los archivos deberán mantenerse durante siete años después de terminado el período de ejecución de la operación. Se recomienda asimismo que el organismo ejecutor establezca un sistema de archivo electrónico para no perder archivos del proyecto.</p>

Adquisiciones principales

Descripción de la adquisición o contratación	Método de selección	Nuevos procedimientos/ herramientas	Fecha estimada	Importe estimado en US\$
Obras				
Diseño y Construcción: reacondicionamiento de la carretera pública de la ribera oriental del Demerara (Grove a Timehri)	Licitación pública internacional	Mejor oferta final	22/6/2022	103.000.000
Bienes				
Adquisición de equipo móvil y cámaras fijas para hacer cumplir los límites de velocidad.	Licitación pública internacional	N/A		500.000
Adquisición de una balanza móvil para medir el peso de los ejes en movimiento y para el control de gálibo, lo que incluye la formación de personal y el mantenimiento.	Licitación pública internacional	N/A		500.000

Empresas de consultoría				
Servicios de revisión del diseño y supervisión de la construcción para el reacondicionamiento de la carretera pública de la ribera oriental del Demerara (Grove a Timehri) en la modalidad Diseño-Construcción	Selección basada en la calidad y el costo	N/A	Nov. 2022	6.150.000
Consultoría para la formulación de un nuevo plan maestro de infraestructura de transporte para Guyana.	Selección basada en la calidad y el costo	N/A		1.300.000
Consultoría para llevar a cabo un estudio de viabilidad del proyecto de infraestructura prioritaria 1.	Selección basada en la calidad y el costo	N/A		500.000

Enlace de acceso al plan de adquisiciones: Plan de adquisiciones

Procedimientos	Justificación
Mejor oferta final	Se prevé utilizar este procedimiento en por lo menos un proceso: el diseño y la construcción de obras viales: Reacondicionamiento de la carretera de la ribera oriental del Demerara (Grove a Timehri) . Se trata de una opción por la cual el prestatario invita a los licitantes que han presentado ofertas que sustancialmente cumplen los requisitos a presentar su mejor oferta final. Ese proceso puede ser adecuado cuando fuese provechoso para la adquisición que los licitantes tuviesen una última oportunidad de mejorar sus ofertas reduciendo los precios, aclarando o modificando la oferta o presentando información adicional. El prestatario comunicará a los licitantes en el documento de licitación (a) si se ha de emplear el procedimiento de la mejor oferta final; (b) que los licitantes no estarán obligados a presentar una mejor oferta final y (c) que no habrá negociación una vez presentada la mejor oferta final.

IV. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA GESTIÓN FINANCIERA

<input checked="" type="checkbox"/>	Programación y presupuesto	El proceso de preparación del presupuesto comienza cada año con la solicitud de propuestas, consistente en que el Ministerio de Finanzas distribuye una circular en que se indican los cronogramas y los formularios que ha de completar cada uno de los ministerios, departamentos y organismos de gobierno. El proceso termina cuando se presenta al Parlamento, para el 30 de septiembre, el proyecto de presupuesto nacional. Los organismos ejecutores mantendrán un enlace con el Ministerio de Finanzas a fin de que se incluya en el presupuesto nacional una partida presupuestaria. El prestatario se ha comprometido a asignar, respecto de cada uno de los ejercicios fiscales de ejecución del proyecto, un espacio fiscal adecuado para garantizar la ejecución sin trabas del proyecto, determinada mediante los instrumentos operativos normales como el plan operativo anual y el plan de adquisiciones.
-------------------------------------	----------------------------	---

☒	Gestión de tesorería y de los desembolsos	La operación funcionará en general con un período financiero de seis meses, en razón del ciclo de planificación para el proyecto. Se utilizará la metodología del anticipo de fondos y se prevé que la operación ha de justificar el 80% de los saldos acumulados en espera de justificación antes de solicitar nuevos anticipos. Cada vez que se soliciten recursos con cargo al financiamiento a través del anticipo de fondos, se depositarán en una cuenta especial, denominada en dólares estadounidenses y establecida exclusivamente para el proyecto en el Banco Central de Guyana. Los recursos que se necesiten con cargo a esta cuenta especial serán traspasados a otra cuenta bancaria, denominada en dólares guyaneses, que se utilizará para el pago de gastos en moneda nacional. Actualmente las solicitudes de desembolso se tramitan manualmente en Guyana. Sin embargo, se tratará de lograr la transición a una plataforma de desembolsos electrónicos en un plazo corto a mediano. Métodos de desembolso: los organismos ejecutores podrán presentar solicitudes de desembolso, dentro del período de desembolso, según las modalidades siguientes: (i) anticipos de fondos para financiar gastos futuros elegibles que estén justificados en los planes del programa sobre la base de un horizonte de planificación de seis meses. Justificación del anticipo de fondos. Para que el prestatario pueda pedir un nuevo anticipo de fondos, cada uno de los organismos de ejecución deberá haber justificado con el Banco por lo menos el 80% de los saldos totales acumulados de anticipos en espera de justificación; (ii) reembolso de gastos al prestatario por pagos efectuados con sus propios recursos para gastos elegibles previamente definidos. Los recursos propios del prestatario no incluirán gastos correspondientes a otras operaciones financiadas por el Banco u otras entidades financieras multilaterales y (iii) pagos directos efectuados por el Banco a terceros en nombre del prestatario y a solicitud de éste por montos convenidos entre el prestatario y el Banco. Esta modalidad estará limitada a transacciones de cuantía sustancial. Para pedir desembolsos del Banco habrá que presentar los formularios y los documentos justificativos aplicables.
☒	Contabilidad, sistemas de información y presentación de informes	Se prevé que el sistema de contabilidad IFMIS facilitará el registro y la clasificación de todas las transacciones financieras, con el respaldo de un sistema de contabilidad disponible en el mercado.
☒	Control y auditoría internos	La administración del proyecto se hará cargo de la responsabilidad de diseñar e implementar un sólido sistema de controles internos para el proyecto.
☒	Control externo: auditoría financiera e informes de proyecto externos	Respecto de cada ejercicio fiscal durante la ejecución del proyecto, el organismo ejecutor tendrá la obligación de preparar informes financieros trimestrales para el proyecto que deberán presentarse dentro de los 60 días siguientes a cada semestre (28 de febrero y 31 de agosto), informes financieros auditados anuales del programa, que deberán presentarse 120 días después de cada año calendario (30 de abril) y el informe financiero auditado final al término del programa (que deberá presentarse dentro de los 120 días siguientes a la fecha del último desembolso o cualquier prórroga), todos ellos auditados por la Oficina de Auditoría de Guyana o una empresa independiente de auditoría que sea satisfactoria para el Banco con arreglo a términos de referencia previamente aprobados por el Banco.

<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión financiera del proyecto	El plan de supervisión financiera del proyecto, para mantenerse al corriente del riesgo actual y futuro evaluado del proyecto, se centrará en: (i) actividades relacionadas con la puesta en práctica y el seguimiento de los acuerdos y sistemas que se implementen para la gestión fiduciaria del proyecto; (ii) el seguimiento del estado de aplicación de las medidas de mitigación del riesgo; la revisión de los montos incluidos en solicitudes de desembolso; (iii) el cumplimiento de las condiciones contractuales del contrato de préstamo, así como (iv) los marcos legislativos normativo y fiduciario del país; (v) la revisión de la conciliación bancaria y la documentación de apoyo de los anticipos y justificaciones; (vi) el cumplimiento de los procedimientos de gestión financiera; (vii) el examen del cumplimiento con los criterios de concesión de préstamos; y (viii) la revisión ex post de los desembolsos.
-------------------------------------	-------------------------------------	--

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/22

Guyana. Préstamo ____/OC-GY a la República Cooperativa de Guyana
Programa para Apoyar el Desarrollo de Infraestructura
Vial Resiliente al Clima

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República Cooperativa de Guyana, como prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del Programa para Apoyar el Desarrollo de Infraestructura Vial Resiliente al Clima. Dicho financiamiento será hasta por la suma de US\$100.000.000, 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 del Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el ____ de _____ de 2022)