

**GUYANA**

**PROGRAMA DE MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN VIAL**

**(GY-L1027)**

**PROPUESTA DE PRÉSTAMO**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por Alejandro Taddia (INE/TSP), jefe del equipo de proyecto; Rafael Acevedo-Daunas (INE/TSP); Christopher Persaud (TSP/CGY); Javier Jiménez (LEG/SGO) y Caterina Vecco (INE/TSP).

## ÍNDICE

### RESUMEN DEL PROYECTO

I.	DESCRIPCIÓN Y SEGUIMIENTO DE LOS RESULTADOS .....	1
A.	Introducción .....	1
B.	Antecedentes, problema abordado y justificación .....	1
C.	Objetivo, componentes y costo .....	5
D.	Principales indicadores de los resultados.....	8
II.	ESTRUCTURA DEL FINANCIAMIENTO Y RIESGOS PRINCIPALES .....	9
A.	Mecanismo financiero y condiciones contractuales .....	9
B.	Riesgos relacionados con las salvaguardias ambientales y sociales .....	10
C.	Riesgo fiduciario .....	11
D.	Otros problemas y riesgos principales .....	12
III.	EJECUCIÓN Y PLAN DE GESTIÓN .....	13
A.	Prestatario y organismo ejecutor.....	13
B.	Estructura de la ejecución .....	13
C.	Adquisiciones .....	14
D.	Evaluación y seguimiento .....	15
E.	Actividades futuras para concluir los diseños finales.....	15

## ANEXOS

Anexo I	Resumen de la matriz de efectividad en el desarrollo
Anexo II	Matriz de resultados
Anexo III	Resumen del plan de adquisiciones

## APÉNDICES

### Proyecto de resolución

ENLACES ELECTRÓNICOS
<b>REQUERIDOS</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Plan de adquisiciones para el programa <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2120848">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2120848</a></li><li>2. Plan operativo anual <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2120841">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2120841</a></li><li>3. Mecanismos de seguimiento y evaluación <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2120838">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2120838</a></li><li>4. Informe sobre la gestión de riesgos ambientales y sociales y plan de gestión ambiental y social <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2120820">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2120820</a> <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2120836">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2120836</a></li></ol>
<b>OPTATIVOS</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Informe del estudio sobre el estado del pavimento <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2117009">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2117009</a></li><li>2. Criterios para el diseño geométrico <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2117125">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2117125</a></li><li>3. Diseño del pavimento <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2117127">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2117127</a></li><li>4. Recuento de tráfico clasificado <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2117133">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2117133</a></li><li>5. Estudios de factibilidad estructural <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2117142">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2117142</a></li><li>6. Evaluación económica <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2117144">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2117144</a></li></ol>

## **SIGLAS Y ABREVIATURAS**

FOE	Fondo para Operaciones Especiales
VAN	Valor actual neto
WSG	Works Services Group [Grupo de Servicios de Obras]

## RESUMEN DEL PROYECTO

### GUYANA PROGRAMA DE MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN VIAL (GY-L1027)

Términos y condiciones financieras				
Prestatario: República Cooperativa de Guyana			FOE	Capital Ordinario
Organismo ejecutor: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones		Plazo de amortización:	40 años	30 años
<b>Fuente</b>	<b>Monto</b>	Período de gracia:	40 años	5 ½ años
BID (FOE - combinación)	US\$12,4 millones	Período de desembolso:	5 años	5 años
BID (Capital Ordinario - combinación)	US\$12,4 millones	Inspección y vigilancia:	N/C	*
Otra	-	Tasa de interés:	0,25%	LIBOR
Local	-	Comisión de crédito:	N/C	*
Total	US\$24,8 millones	Moneda:	US\$	US\$, Facilidad Unimonetaria

#### Esquema del proyecto

##### Objetivo del proyecto:

El objetivo principal del proyecto es mejorar la movilidad y la seguridad urbanas y suburbanas, así como la accesibilidad de una importante zona agropecuaria, disminuir los costos de transporte y reducir las tasas de accidentes por medio de la rehabilitación y el mejoramiento de las carreteras East Canje y West Canje, la red de arterias urbanas de Georgetown, la carretera de acceso al aeropuerto desde la Carretera de la Ribera Oriental (*East Bank Road*) e intervenciones localizadas en esta última carretera entre el Estadio de Cricket y Diamond/Grove. Los objetivos específicos del programa son aumentar la confiabilidad de las carreteras y mejorar las condiciones para la conducción de vehículos mediante la rehabilitación y mejora de los distintos corredores viales.

Entre los resultados previstos se encuentran los siguientes: (i) reducción de los costos generalizados de transporte y logística, con la consiguiente contribución al crecimiento económico y el desarrollo social, (ii) reducción del costo futuro del mantenimiento periódico de la red vial, (iii) aumento de la movilidad en la zona metropolitana de Georgetown y accesibilidad de las localidades circundantes a los mercados y servicios de las zonas suburbanas y rurales y (iv) reducción de los accidentes fatales y lesiones relacionadas con el tránsito.

##### Condiciones previas al primer desembolso:

(a) La sección de finanzas y contabilidad del Grupo de Servicios de Obras (WSG) estará dotada de una completa plantilla de personal, que incluirá un contralor financiero, con compromisos válidos al menos hasta el final del primer año de ejecución del proyecto (párrafo 2.7); (b) se dispondrá de un programa informático adecuado para la contabilidad del proyecto y se establecerán, aplicarán y mantendrán al día los procedimientos contables (párrafo 2.7); (c) al menos tres miembros de la sección de finanzas y contaduría del Grupo de Servicios de Obras estarán plenamente capacitados en el uso del programa informático de contabilidad (párrafo 2.7).

##### Condiciones contractuales especiales:

(a) Los documentos de licitación para la selección de los contratistas que realizarán las obras civiles deberán incluir lo siguiente: (i) los diseños técnicos definitivos, (ii) el plan de gestión ambiental y social, así como las especificaciones ambientales generales y particulares, y (iii) el requisito de que los contratistas empleen un ingeniero ambiental como parte del personal in situ. (párrafo 3.3).  
(b) Antes de firmar el contrato con los contratistas para la realización de las obras civiles, el organismo ejecutor deberá demostrar que ha seleccionado y contratado las firmas que supervisarán dichas obras civiles. (párrafo 3.4).  
(c) Los documentos de licitación para la selección de las firmas que se encargarán de la supervisión de las obras civiles deberán incluir el requisito de que se contrate un inspector ambiental como parte del personal in situ. (párrafo 3.5).  
(d) Antes de autorizar a la firma a preparar los diseños técnicos definitivos de las obras civiles, el organismo ejecutor deberá someter los estudios de ingeniería correspondientes a la consideración del Banco y obtener su no objeción. (párrafo 3.9).  
(e) Antes de llamar a licitación las obras civiles, el organismo ejecutor deberá someter a la consideración del Banco, a fin de obtener su no objeción, los estudios de ingeniería, ambientales y de costo-beneficio, los diseños técnicos definitivos y, si es necesario, los planes de traslado. (párrafo 3.10).

(f) Antes de comenzar la ejecución del primer contrato de obras civiles, el Grupo de Servicios de Obras contratará o designará a un sociólogo y a un especialista en medio ambiente con experiencia en obras civiles, preferentemente en proyectos viales. Si se encuentra disponible un experto que haya trabajado tanto en temas sociales como ambientales, se podrá asignar la responsabilidad en ambas esferas a ese profesional. (párrafo 2.5).					
<b>Excepciones a políticas del Banco:</b> Ninguna.					
El proyecto es coherente con la estrategia de país:	Sí [ X ]	No [ ]			
El proyecto califica como:	SEQ [ No ]	PTI [ No ]	Sector [ ]	Geográfica [ ]	% de beneficiarios [ ]
Adquisiciones: véase el párrafo 3.6.					

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

## **I. DESCRIPCIÓN Y SEGUIMIENTO DE LOS RESULTADOS**

### **A. Introducción**

- 1.1 Guyana es un país de bajos ingresos y pocos habitantes (723.000 según el censo de 2002), con una economía predominantemente agropecuaria. La mayor parte de la población se concentra en el litoral. En el interior rural, poco poblado, las principales vías de comunicación son las vías navegables, y también se puede viajar en avión y por carretera hasta la costa. El país se divide en 10 regiones administrativas gobernadas por consejos democráticos regionales. Las regiones 1, 7, 8 y 9 son las del interior: rurales, alejadas y poco pobladas. Las regiones 2, 3, 4, 5 y 6 son las regiones costeras, en tanto que la región 10 abarca una ciudad mediana y una gran zona rural. La región 4 abarca Georgetown, la capital, con la mayor concentración de habitantes. El Gobierno de Guyana ha recalcado la necesidad de mejorar la eficiencia y la infraestructura física del sector del transporte en el país, con las metas a largo plazo de desarrollar y mantener un sistema de transporte eficiente, moderno, confiable, seguro, competitivo y de buena calidad.

### **B. Antecedentes, problema abordado y justificación**

- 1.2 El sector del transporte. La red vial de Guyana abarca 3.995 km y sirve a un parque automotor de alrededor de 52.000 vehículos. Los caminos nacionales pavimentados, que consisten en seis carreteras principales, tienen sólo dos carriles, excepto por dos segmentos a lo largo de la orilla oriental del Demerara, que tienen cuatro carriles. Guyana tiene 98 km de ferrocarriles dedicados en su totalidad al transporte de minerales, un aeropuerto internacional y 46 aeródromos con pistas cortas. Hay un solo puerto de carga general, situado en Georgetown, y cuatro instalaciones especializadas para la carga a granel. Guyana depende de sus 6.000 km de vías navegables para el transporte de bauxita, caña de azúcar y otros productos básicos a granel.
- 1.3 Aunque la red vial de Guyana es una de las menos densas de Sudamérica, debido a la concentración de la población y la red vial principal a lo largo del litoral, la mayor parte de la población tiene acceso a caminos pavimentados, que en su mayoría están en buen estado porque en los últimos 15 años el Gobierno de Guyana ha llevado a cabo un programa de rehabilitación gradual de caminos y estructuras. El Banco apoyó este programa a largo plazo con cinco operaciones anteriores centradas en la rehabilitación de alrededor de 300 kilómetros de la red vial principal. La red vial del interior consiste principalmente en caminos que son transitables sólo durante la estación seca y son aptos únicamente para vehículos todo terreno. En general, la red es inadecuada para el sistema de transporte y ofrece pocas conexiones internas e internacionales. Los caminos de las zonas urbanas están congestionados y son malos, no hay rutas alternas y los servicios son escasos y costosos.
- 1.4 Marco institucional. Las funciones públicas en el sector del transporte están distribuidas entre diversos organismos, con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones a la cabeza, que básicamente es el responsable de la política de

- transporte y el suministro y mantenimiento de casi toda la infraestructura principal para el transporte. El Ministerio de Agricultura y el Ministerio de Gobierno Local asumen la responsabilidad del suministro y el mantenimiento de una parte de la infraestructura local, mientras que el Ministerio del Interior desempeña algunas de las funciones normativas relacionadas con la seguridad de los servicios de transporte y la prevención de accidentes.
- 1.5 La capacidad del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones para desempeñar la función de organismo ejecutor se ha afianzado con los años con la creación en 2002 del Grupo de Servicios de Obras (WSG), que asumió la responsabilidad por los caminos y puentes principales y las principales funciones ejecutivas en relación con el sector vial. El Grupo, que era una unidad ejecutora de proyectos del BID llevados a cabo por el Ministerio, se convirtió en la unidad a cargo de todas las obras viales del Ministerio. También se ocupa de la planificación y gestión de inversiones y obras de mantenimiento en el sector vial.
  - 1.6 Estrategia del país para el sector. La estrategia del país para el subsector vial consiste en (i) la rehabilitación, la mejora y la ampliación de la red vial, financiadas con recursos externos, y (ii) el mantenimiento periódico de la red rehabilitada, financiado con recursos ordinarios. La finalidad de esta estrategia es reducir los costos de transporte, aumentar el acceso a los mercados y la competitividad general, y extender la cobertura de las obras de mantenimiento de los caminos y puentes principales y demás infraestructura. Guyana ha estado trabajando activamente en la restauración de infraestructura que, en la mayoría de los casos, ha excedido su vida útil, mejorando las condiciones para los viajes y la seguridad vial en los caminos públicos. Se han llevado a cabo programas de mantenimiento de forma ininterrumpida con la participación del sector privado mediante la contratación de obras de mantenimiento periódico y el fortalecimiento de la capacidad del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones para administrar y mantener la red vial.
  - 1.7 El Gobierno de Guyana procura aumentar la integración regional y la accesibilidad, así como facilitar el comercio, por medio de la mejora del enlace de transporte (Georgetown y Lethem) entre las regiones norte y sur de Guyana. El Banco ha aprobado una operación de cooperación técnica para financiar un estudio de prefactibilidad y los estudios de factibilidad. Este camino se ha mejorado con fondos del Gobierno de Guyana y ahora se puede usar durante la estación de lluvias, en tanto que el Gobierno de Brasil está financiando la construcción del puente sobre el río Takutu (que constituye la frontera entre Brasil y Guyana). Como complemento, el Gobierno de Guyana está tratando también de mejorar la movilidad y accesibilidad de la población de Georgetown ofreciendo una alternativa: la vía de aproximación desde el sur, que conectaría las afueras de Georgetown y los nuevos núcleos urbanos de Diamond/Grove, al sur de la capital, mejorando al mismo tiempo la red de arterias principales de la ciudad y la zona urbana de Diamond como proyecto integrado de mejora de la movilidad urbana.



- 1.8 Además, otros bancos multilaterales de desarrollo financiaron la rehabilitación de la carretera principal de la región de Essequibo. Todos los caminos rehabilitados, que suman alrededor de 350 kilómetros y representan menos de 10% de la red vial del país, están incluidos en un programa de mantenimiento periódico. No obstante, más de 90% de la red nacional general todavía no ha sido rehabilitada y se encuentra en estado regular o en muy mal estado. Eso prolonga la duración de los viajes, eleva los costos de transporte y dificulta el acceso a la escuela, a servicios básicos (como salud, administración pública, etc.) y a alternativas económicas (como mercados, empleos, etc.), limitando en la práctica la movilidad y accesibilidad de la población en importantes zonas del país. Esta situación constituye una amenaza para los objetivos a largo plazo del Gobierno de Guyana en el campo del desarrollo, que dependen de una red vial segura y confiable para facilitar las inversiones y aumentar la productividad del sector privado a fin de acelerar el crecimiento económico.
- 1.9 Estrategia del Banco. La estrategia del Banco en Guyana, enunciada en el documento de país (GN-2503-1), procura apoyar la visión del gobierno para acelerar el crecimiento económico por medio de la diversificación de la economía y el desarrollo social focalizado. Esta estrategia promueve la mejora de la calidad y la cobertura de la red vial como pilar de las inversiones estratégicas en infraestructura, a fin de facilitar la consecución del objetivo de diversificación de la economía. Los temas centrales de la *estrategia para el sector del transporte* son (i) desarrollar un sistema de transporte equilibrado; (ii) formular criterios a fin de priorizar proyectos de forma racional con una estrategia general; (iii) posibilitar la mejora y la reglamentación del sistema de transporte; y (iv) mejorar el desempeño de las principales cadenas de logística que sustentan el crecimiento económico del país. Los principios de esta estrategia son (a) priorizar la solución de los principales problemas del sistema actual (congestión localizada, necesidad de mantenimiento de la red vial, seguridad vial y transporte urbano) con un uso eficiente de los recursos económicos; (b) adaptar el alcance de los proyectos al tamaño de la economía del país y a la capacidad de los organismos ejecutores; (c) considerar los aspectos de accesibilidad e integración; y (d) aprovechar las posibilidades de integración con los países vecinos.
- 1.10 La participación del Banco en el desarrollo de la infraestructura vial ha consistido en inversiones de capital a largo plazo orientadas a la rehabilitación de la infraestructura que había llegado al final de su vida útil, la ampliación de la red vial secundaria y terciaria, el apoyo a proyectos de integración regional e internacional y la mejora de la seguridad vial. Esta estrategia, junto con la estrategia del país para el sector, procura mejorar y ampliar la red vial, garantizando al mismo tiempo su sostenibilidad técnica, financiera, socioambiental y económica.
- 1.11 Justificación de la participación del Banco. El Banco, siguiendo esta estrategia a largo plazo, ha financiado importantes obras de rehabilitación a lo largo de la mayor parte de la red vial principal y ha contribuido al desarrollo y la mejora de mecanismos sostenibles de mantenimiento periódico que abarcan la mayor parte de

la red rehabilitada (Programa de rehabilitación de las carreteras principales, LO-890/SF-GY, US\$23,4 millones; Programa de rehabilitación de puentes, LO-999/SF-GY, US\$41 millones; Rehabilitación de la carretera Mahaica–Rosignol, LO-1094/SF-GY, US\$33 millones; Rehabilitación del camino New Amsterdam–Moleson Creek, LO-1554/SF-GY, US\$41,5 millones; y Programa de rehabilitación de la infraestructura de transporte, LO-1803/SF-GY, US\$27 millones). Las operaciones del Banco también incluyen reservas para el financiamiento futuro del mantenimiento de la red vial, así como componentes explícitos de seguridad vial o actividades implícitas para mejorar la seguridad. En el cuadro a continuación se muestran las áreas en las cuales participó el Banco con las cinco últimas operaciones que financió:

Áreas de participación	LO 890/SF	LO 999/SF	LO 1094/SF	LO 1554/SF	LO 1803/SF
Rehabilitación de caminos y puentes	✓	✓	✓	✓	✓
Mantenimiento periódico		✓	✓		✓
Control del peso			✓		
Seguridad vial	✓	✓	✓	✓	✓
Fortalecimiento institucional		✓	✓	✓	

- 1.12 En 2004 el Banco financió la preparación de estudios de algunos segmentos cruciales, incluidas las carreteras East Canje y West Canje. Estos estudios se están examinando y actualizando con financiamiento de una operación de cooperación técnica en ejecución (GY-T1018 – ATN/SF-9616-GY) para apoyar la preparación de este programa. En el análisis económico de estos caminos, para el cual se utilizó el modelo HDM-4, se calculó que el valor actual neto de la Carretera East Canje ascendía a US\$12,56 millones, y el de la Carretera West Canje, a US\$600,000; las tasas de rendimiento económico fueron de 32,3% y 14,7%, respectivamente. Estas carreteras constituyen la muestra representativa del programa.
- 1.13 Entre 2003 y 2006, el Banco financió los estudios de factibilidad de una nueva Vía de aproximación a Georgetown desde el sur. En estos estudios se puso de relieve la importancia de mejorar el estado de las redes de arterias urbanas de Georgetown y en secciones específicas de la Carretera de la Ribera Oriental. Con dos operaciones de cooperación técnica en preparación (GY-T1070, US\$600.000 financiados con ingresos netos del Fondo para Operaciones Especiales, y GY-T1071, US\$400.000 financiados con el Fondo para la Preparación de Proyectos de Infraestructura, conocido como InfraFondo) se brindará apoyo a las siguientes actividades: (i) desarrollo de la técnica y la escala de operaciones más apropiadas para el mantenimiento periódico: los programas de mantenimiento periódico han logrado frenar el deterioro de la red rehabilitada, pero las obras de mantenimiento periódico, como la aplicación de capas de recubrimiento superior y el reciclaje del pavimento, han sido muy limitadas; (ii) realización de evaluaciones técnicas, económicas, ambientales y sociales a fin de determinar la posibilidad y el alcance de la mejora

de la infraestructura crítica de transporte urbano en Georgetown y la vía de acceso de la Carretera de la Ribera Oriental al aeropuerto internacional, así como terminación de los diseños técnicos, los planes de gestión ambiental y social, las especificaciones y los documentos necesarios para licitar las obras civiles; y (iii) la evaluación de impacto ambiental de la Vía de aproximación desde el sur (párrafo 1.7). La mejora y rehabilitación de estos caminos urbanos ayudarán a aumentar la movilidad y accesibilidad urbanas y suburbanas, así como el acceso de la población a servicios sociales tales como establecimientos de asistencia médica y educación.

- 1.14 El proyecto propuesto financiará obras de mejora, restauración y rehabilitación de la red vial nacional, la red de arterias urbanas de Georgetown, la carretera de acceso al aeropuerto desde la Carretera de la Ribera Oriental e intervenciones localizadas en esta última carretera entre el Estadio de Cricket y Diamond/Grove, continuando los objetivos y las metas de los préstamos anteriores para el sector. En conjunto, las operaciones previas y la operación propuesta responden al objetivo del Gobierno de Guyana de rehabilitar la red vial principal, promoviendo el crecimiento y la competitividad, por medio del restablecimiento de la accesibilidad, la movilidad, la seguridad y la confiabilidad de la red vial. Esta operación también parte de la labor realizada en el marco de los préstamos en curso que apoyan la institucionalización de un programa mejorado, modernizado y sostenible de mantenimiento periódico de la red vial.

### **C. Objetivo, componentes y costo**

- 1.15 **Objetivos.** El objetivo principal del proyecto es aumentar la movilidad y la seguridad urbanas y suburbanas, así como la accesibilidad de una importante zona agropecuaria, y reducir los costos de transporte y las tasas de accidentes por medio de la rehabilitación y mejora de las carreteras East Canje y West Canje, la red de arterias urbanas de Georgetown, la vía de acceso al aeropuerto desde la Carretera de la Ribera Oriental e intervenciones localizadas en esta última carretera entre el Estadio de Cricket y Diamond/Grove. Los objetivos específicos del programa son mejorar la confiabilidad de las carreteras y las condiciones para el desplazamiento de vehículos rehabilitando y mejorando los distintos corredores viales.
- 1.16 Entre los resultados previstos se encuentra una disminución de los costos generalizados de transporte y logística, que se logrará al reducir el costo de operación de los vehículos y al acortar la duración de los viajes. Esta disminución de los costos contribuirá al crecimiento económico y al desarrollo social. La rehabilitación vial debería conducir también a una disminución de los costos futuros del mantenimiento periódico de la red vial. La mejora del transporte aumentará la movilidad en la zona metropolitana de Georgetown y la accesibilidad de las localidades de los alrededores a los mercados y servicios de las zonas suburbanas y rurales.
- 1.17 **Componentes.** Los componentes previstos del proyecto son los siguientes: (i) mejora y rehabilitación de las carreteras East Canje y West Canje, incluidas las

obras civiles relacionadas con la construcción y rehabilitación de las carreteras; (ii) mejora y rehabilitación de caminos principales, incluidas la calle Sheriff – avenida Mandela en Georgetown, la carretera de acceso al aeropuerto desde la Carretera de la Ribera Oriental e intervenciones localizadas en esta última carretera entre el Estadio de Cricket y la zona urbana de Diamond/Grove, incluidas las obras civiles relacionadas con trabajos de construcción y rehabilitación; y (iii) apoyo para la ejecución.

- 1.18 **Componente 1: Mejora y rehabilitación de las carreteras East Canje y West Canje (US\$13 millones).** La Carretera East Canje, que va de Sheet Anchor a Harmony, tiene alrededor de 14,5 km de largo. Los primeros 3,2 km constituyen un tramo ancho y pavimentado, en general en estado “aceptable”. Del kilómetro 3,2 al 7,3 la carretera está pavimentada pero es más angosta (tiene entre 5 y 6 metros de ancho) y está “en mal estado” o “en muy mal estado”. En general, sirve a localidades rurales, tanto residenciales como agropecuarias. Pasando el kilómetro 7,3, el camino no está pavimentado, es angosto (tiene unos 4,5 m de ancho) y es muy poco transitado. En la primera parte del tramo hay viviendas y franjas esporádicas de construcciones de uso comercial. El último tramo sirve principalmente de camino de acceso a algunas zonas rurales y finalmente llega a la central eléctrica de GPL, en la ribera del río Canje, cerca de Harmony.
- 1.19 La Carretera West Canje, de alrededor de 4,4 km de largo, va de Stanley Town a la localidad de Wyburg. Tiene unos cuatro metros de ancho y está pavimentada pero, en general, está “en mal estado”. Sirve principalmente de camino de acceso a zonas residenciales y agropecuarias.
- 1.20 El volumen del tráfico en los distintos tramos de la Carretera East Canje se situaba entre 800 y 3.600 vehículos por día, mientras que en la Carretera West Canje circulaban 1.850 vehículos por día.
- 1.21 Las obras a realizar abarcarían lo siguiente: (i) mejora y rehabilitación de ambas carreteras, reemplazo de 24 puentes y seis alcantarillas, y rehabilitación de tres alcantarillas de cajón; (ii) construcción de bermas en segmentos interurbanos y de aceras y otras obras relacionadas con la seguridad en las zonas urbanas; y (iii) mejoras de cruces urbanos e instalaciones accesorias de carreteras, como paradas de autobuses y estacionamientos en lugares clave para aumentar la seguridad y los beneficios socioeconómicos. Además, la infraestructura de servicios públicos a lo largo de las carreteras será trasladada a lugares apropiados y en los cruces urbanos se introducirá una buena interfaz entre el sistema de drenaje de las carreteras y la red de alcantarillado urbano.
- 1.22 **Componente 2: Mejora y rehabilitación de caminos principales (US\$10,3 millones).** La calle Sheriff – avenida Mandela en Georgetown es el único vínculo directo entre East Coast Demerara, que es una zona muy poblada, y la orilla oriental del Demerara. Además, es el acceso principal a zonas residenciales muy grandes de Georgetown, como Campbellville y South Ruimveldt. La actividad comercial continúa incrementándose a lo largo de la calzada, generando una mezcla

caótica de tránsito peatonal y vehicular, así como la necesidad de estacionamientos. Los dispositivos de control de tráfico y seguridad vial, como pasos de tránsito peatonal, cruces peatonales, carriles marcados, zonas donde está prohibido estacionar, alumbrado y señalización, son inadecuados. La calzada tiene unos siete kilómetros de largo y su ancho varía de siete a trece metros. Tiene una superficie de concreto asfáltico (de alrededor de seis pulgadas de espesor con la capa de recubrimiento superior) sobre una base de arena blanca y arcilla arenosa estabilizada.

- 1.23 Aunque la calzada parece estar en buen estado desde el punto de vista estructural, la superficie es áspera y presenta ondulaciones, y han comenzado a aparecer grietas grandes. Para corregir estos defectos habría que aplicar una capa de recubrimiento superior de concreto asfáltico. La superficie actual podría fresarse parcialmente y recubrirse con una capa de base para realizar una “corrección geométrica” antes de aplicar la capa de recubrimiento superior, de ser necesario. Además, una parte de la superficie actual podría reciclarse y usarse para fabricar la “mezcla en caliente” para la capa de recubrimiento superior. Teniendo en cuenta los resultados de los estudios técnicos se podrían incluir, en función de la necesidad, obras de drenaje en uno de los lados de la calzada, de aceras y de otros elementos de seguridad vial.
- 1.24 La carretera de acceso al aeropuerto internacional Cheddi Jagan está pavimentada con hormigón rígido y tiene una extensión de aproximadamente tres kilómetros y medio de longitud y siete metros de ancho. Es el único acceso al aeropuerto y a Timehri, una comunidad relativamente grande. La superficie de la carretera hace que las condiciones de circulación sean relativamente dificultosas y varios tramos del pavimento se deterioraron y fueron reparados con relleno de concreto asfáltico. Entre las obras que se llevarán a cabo se incluirán una capa superior de concreto asfáltico para mejorar la comodidad de la circulación y proteger el pavimento de un mayor deterioro, y la mejora de las instalaciones accesorias a lo largo del camino en emplazamientos clave para mejorar la seguridad.
- 1.25 La Carretera de la Ribera Oriental se ha ampliado a cuatro carriles entre las inmediaciones de Georgetown y el nuevo Estadio de Cricket. Al sur de dicho estadio la carretera continúa con dos carriles y proporciona acceso a las poblaciones de Diamond y Grove, zonas residenciales en constante desarrollo, en la ribera oriental del Demerara. El Gobierno de Guyana tiene intención de seguir ampliando la carretera a cuatro carriles más al sur y, para ello, está financiando evaluaciones técnicas, que incluirán el estudio de los aspectos socioambientales y de ingeniería, análisis de costo-beneficio y de prioridades de las obras críticas, y la preparación de diseños finales para proseguir las obras de ensanchamiento. Ese subcomponente financiará la aplicación de medidas prioritarias a lo largo de la Carretera de la Ribera Oriental entre el Estadio de Cricket y las urbanizaciones de Diamond y Grove, y comprendería intervenciones localizadas como la mejora de las intersecciones y de la seguridad vial, la gestión del tráfico, la reducción de la congestión de tráfico, etc.

- 1.26 **Componente 3: Apoyo para la ejecución (US\$1,4 millones).** Este componente financiará los servicios de consultoría para la supervisión de las obras civiles de los componentes 1 y 2, así como la supervisión y las auditorías técnicas y ambientales requeridas.
- 1.27 **Costo.** El costo total de este proyecto es de US\$24,8 millones, que el Banco financiará con recursos del Fondo para Operaciones Especiales (FOE) y del Capital Ordinario y se desembolsará *pari passu* en proporciones iguales.

<b>Categoría</b>	<b>TOTAL</b>
1. Mejora y rehabilitación de las carreteras East Canje y West Canje	11,00
2. Mejora y rehabilitación de caminos principales Calle Sheriff – Avenida Mandela en Georgetown Carretera de acceso al aeropuerto internacional desde la Carretera de la Ribera Oriental Intervenciones localizadas en la Carretera de la Ribera Oriental entre el Estadio de Cricket y la zona urbana de Diamond/Grove	10,30
3. Imprevistos	2,00
4. Apoyo para la ejecución	1,40
5. Auditoría financiera	0,10
<b>TOTAL</b>	<b>24,80</b>

#### **D. Principales indicadores de los resultados**

- 1.28 Con un sistema integral de seguimiento y evaluación se analizará continuamente y se ajustará el impacto del programa. Los resultados previstos del proyecto serían (i) disminución de la duración de los viajes en vehículos y del costo de operación en las carreteras; (ii) extensión de la red vial que está en buen estado o en estado aceptable; (iii) reducción de los choques e incidentes de tráfico y de los accidentes fatales resultantes; y (iv) planificación, programación y ejecución más eficiente y efectiva de proyectos de transporte por el Grupo de Servicios de Obras. Los principales productos del proyecto serían varios kilómetros de caminos mejorados y rehabilitados, incluidas las estructuras y las obras de seguridad vial.
- 1.29 Los indicadores y medios de verificación propuestos aprovechan al máximo la información que el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y el Grupo de Servicios de Obras recopilarán de forma directa o indirecta durante la ejecución del proyecto. Para la mayoría de los indicadores propuestos existen datos de referencia en relación con 2008 que servirán de nivel de referencia para la evaluación del programa. Todos los indicadores de productos se medirán directamente; los indicadores de resultados serán medidos de forma directa o indirecta por la policía en el caso de los accidentes de tráfico. Estas mediciones y estimaciones se compararán con los productos y resultados previstos que se presentan en la matriz de resultados. En el cuadro siguiente se presentan los indicadores seleccionados y sus respectivos medios de verificación:

Indicador	Medios de verificación	Frecuencia
Resultados		
Duración promedio de los viajes y costo de operación de los vehículos	Informe semestral de progreso presentado al 31 de diciembre de cada año	Anual
Extensión de la red vial que está en buen estado o en estado aceptable		
Choques e incidentes de tráfico y muertes resultantes		
Planificación, programación y ejecución de proyectos de transporte		
Productos		
Caminos rehabilitados, incluidas las estructuras y las obras de seguridad vial	Informe semestral de avance presentado al 31 de diciembre de cada año	Anual

- 1.30 La rehabilitación de la Carretera East Canje reducirá la duración de los viajes en un 18%. Asimismo, disminuirá el costo de operación de los vehículos en un 21% y el costo general del transporte en un 20% en las distintas categorías de usuarios de la carretera. La rehabilitación de la Carretera West Canje también reducirá la duración de los viajes, el costo de operación de los vehículos y el costo general del transporte alrededor de 20% en las distintas categorías de usuarios de la carretera.

## II. ESTRUCTURA DEL FINANCIAMIENTO Y RIESGOS PRINCIPALES

### A. Mecanismo financiero y condiciones contractuales

- 2.1 Este programa se llevará a cabo en forma de proyecto de inversión en múltiples obras. El financiamiento del Banco incluye la combinación de recursos del FOE y del Capital Ordinario con plazos de amortización de 40 años y 30 años, respectivamente, y períodos de gracia de 40 años y cinco años y medio, respectivamente. El período de desembolso previsto para el proyecto es de 60 meses. En el cuadro siguiente se presenta un calendario provisional de desembolsos en millones de dólares estadounidenses.

Fuente	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Total
BID (FOE – combinación)	1,635	2,635	3,420	2,135	2,575	12,4
BID (Capital Ordinario – combinación)	1,635	2,635	3,420	2,135	2,575	12,4
Total	3,270	5,270	6,840	4,270	5,150	24,8

**B. Riesgos relacionados con las salvaguardias ambientales y sociales**

- 2.2 El proyecto de mejora y rehabilitación de carreteras, que se considera viable desde el punto de vista ambiental y social, mejorará las condiciones de vida, seguridad y transporte de las localidades situadas a lo largo de las carreteras East Canje y West Canje, así como de los barrios urbanos de Georgetown y Diamond Grove. La muestra representativa de este proyecto de inversión en múltiples obras consiste en las carreteras East Canje y West Canje, cuyos estudios de factibilidad e ingeniería, así como los análisis ambientales, ya se han realizado.
- 2.3 En vista del tipo, el tamaño y la simplicidad técnica moderada de las obras civiles propuestas, así como el hecho de que se realizarán principalmente en el derecho de vía de un corredor que cruza una zona semiurbana consolidada, en el proyecto de las carreteras East Canje y West Canje y en las zonas urbanas de Georgetown y Diamond/Grove no se prevén importantes efectos negativos permanentes, generalizados o irreversibles en el medio ambiente, y aquellos que se produzcan serán principalmente sociales. El proyecto tendrá algunos efectos negativos temporales durante la etapa de construcción, entre ellos congestión del tráfico, ruido, posibilidad de un aumento de los accidentes debido a la presencia de maquinaria de construcción, posibilidad de contaminación del agua y el suelo, posible aumento de las enfermedades de transmisión sexual, entre ellas la infección por el VIH, debido a la presencia de un gran número de trabajadores, la posibilidad de una demanda excesiva de servicios en la zona, la posible necesidad de trasladar instalaciones de servicios públicos y otros componentes menores de la infraestructura local, y otras repercusiones comunes de los programas de obras civiles en pequeña escala. Los efectos duraderos del proyectos son en su mayoría beneficiosos: mejora del drenaje y del flujo de agua en las canaletas locales que bordean las carreteras, mejora de las condiciones sanitarias, disminución del número y la gravedad de los accidentes de automóviles, de peatones y de ciclistas, disminución de la duración de los viajes, así como del costo de transporte y el costo económico, reducción del estrés y del ruido, mejora de los servicios de transporte a los hospitales y las escuelas, disminución del tiempo que tardan la policía y los bomberos en responder a incidentes y reducción de las emisiones de contaminantes del aire y de gases de efecto invernadero.
- 2.4 La estrategia ambiental de este programa consiste en lo siguiente: (a) para las carreteras East Canje y West Canje (componente 1), como ya se han hecho los diseños técnicos y se ha señalado el posible impacto, la estrategia abarca la preparación de un plan específico de gestión ambiental y social que aborde la mitigación y prevención de los efectos negativos y el refuerzo de los efectos positivos. Este plan de gestión ambiental y social, que está en preparación, incluirá especificaciones para la mejora de la circulación de bicicletas, requisitos pormenorizados para la ubicación y las operaciones del lugar donde se realizarán las obras de construcción, requisitos relacionados con la salud y la seguridad de las cuadrillas de obreros, educación ambiental, estrategias sociales y de comunicación para atender las quejas de los pobladores locales, planes de contingencia, etc. (b) El



componente 2, Mejora y rehabilitación de caminos principales, incluye el resto de las obras que se financiarán y se llevará a cabo en las zonas urbanas y suburbanas de Georgetown y Diamond Grove, así como en el acceso desde la Carretera de la Ribera Oriental hasta el aeropuerto. Los detalles específicos no están completamente definidos, pero se estudiarán y evaluarán con fondos de dos operaciones de cooperación técnica (GY-T1070 y GY-T1071). La estrategia para estos proyectos abarcará una revisión ambiental y social pormenorizado y la elaboración de planes específicos de gestión ambiental y social, así como de cualquier otro instrumento que sea necesario para garantizar el pleno cumplimiento de las normas locales y de todas las políticas del Banco. Si fuese necesario un reasentamiento de personas, se preparará un plan de reasentamiento y los fondos para llevarlo a cabo, así como aquellos para mitigar cualquier otro tipo de impacto, se incluirán en los proyectos. (c) El componente 3, vinculado en su totalidad a la ejecución de los dos primeros componentes, consiste en la participación de supervisores ambientales para que el plan de gestión ambiental y social permita efectuar la gestión adecuada de cualquier posible riesgo relacionado con los principales componentes de inversión del préstamo.

- 2.5 **Supervisión, inspección y seguimiento.** A efectos del seguimiento y el cumplimiento, se adoptarán salvaguardias adicionales: (i) la firma de supervisión de ingeniería designará un inspector ambiental y facilitará los expertos en asuntos ambientales y sociales que se necesiten para la ejecución de los planes de gestión ambiental y social; (ii) el contratista de las obras de construcción designará un ingeniero ambiental calificado que se encargará de la ejecución del plan de gestión ambiental y social durante la construcción y con posterioridad y servirá de enlace con el inspector ambiental de la firma de supervisión de ingeniería; (iii) se deberán presentar informes ambientales mensualmente y se hará una auditoría ambiental de cada proyecto antes de su recepción; y (iv) antes de comenzar la ejecución del primer contrato de obras civiles, el Grupo de Servicios de Obras contratará o designará a un sociólogo y a un especialista en medio ambiente con experiencia en obras civiles, preferentemente en proyectos viales<sup>1</sup>, que controlarán conjuntamente el desempeño de la empresa de supervisión y la empresa contratista, revisarán sus informes, y dispondrán y asegurarán la enmienda de cualquier incumplimiento.
- 2.6 El Banco supervisará la ejecución de la operación en todas las etapas del proyecto. Los requisitos de contratar el inspector ambiental y el ingeniero ambiental constarán en los documentos de licitación para la supervisión y las obras civiles, respectivamente.

### **C. Riesgo fiduciario**

- 2.7 El Grupo de Servicios de Obras, en calidad de organismo ejecutor, tiene mucha experiencia con el trabajo con el Banco y el empleo de procedimientos internos y de adquisiciones apropiados. El organismo ejecutor mantendrá controles y registros

---

<sup>1</sup> Si se encuentra disponible un experto que haya trabajado tanto en temas sociales como ambientales, se podrá asignar la responsabilidad en ambas esferas a ese profesional.

contables adecuados y aceptables para el Banco, que deberán presentarse al Banco en un informe financiero consolidado del programa al final de cada ejercicio. Esta información servirá de base para la auditoría anual del uso de los fondos del Banco. En vista de la importancia de esta tarea, el organismo ejecutor debe cerciorarse de que se contrate personal con experiencia en contabilidad o auditorías. **Antes de efectuarse el primer desembolso del préstamo, la sección de finanzas y contabilidad del Grupo de Servicios de Obras deberá estar dotada de una completa plantilla de personal, que incluirá un Contralor Financiero, con contratos válidos al menos hasta el final del primer año de ejecución del proyecto; asimismo, deberá disponerse de un programa informático adecuado para la contabilidad del proyecto; deberán haberse establecido los correspondientes procedimientos contables, que deberán aplicarse y mantenerse al día; y al menos tres miembros de la sección deberán estar plenamente capacitados en el uso del programa informático de contabilidad.**

**D. Otros problemas y riesgos principales**

- 2.8 Factibilidad económica. En la evaluación económica de las carreteras East Canje y West Canje, que constituyen una muestra representativa del programa, se consideró, como parte de los costos, la construcción de obras civiles, la implementación de medidas sociales y ambientales, y el mantenimiento durante la vida útil prevista de las carreteras. Los posibles beneficios económicos de la rehabilitación vial derivan de (i) ahorros en el costo de operación de los vehículos; (ii) ahorros en los gastos de mantenimiento de la red vial; (iii) ahorro en el tiempo de los pasajeros y de la carga; (iv) reducción de los accidentes de tráfico como consecuencia del ensanchamiento de la carretera, las bermas y las aceras; y (v) valor residual de la estructura de las carreteras al final del período de evaluación.
- 2.9 A fin de determinar la factibilidad económica de este proyecto se adoptó el método del excedente del consumidor, que se aplicó junto con el modelo HDM 4. Los indicadores utilizados para la comparación con la alternativa sin el proyecto son (i) el valor actual neto (VAN) de los beneficios recibidos por los usuarios de las carreteras menos el aumento de los costos para el organismo de vialidad, actualizado a una tasa de 12% anual; (ii) la tasa de rendimiento económico; y (iii) la relación entre el VAN y el valor actual del costo total para el organismo de vialidad. La evaluación de las carreteras East Canje y West Canje resultó en un VAN de US\$12,56 millones y US\$600,000, respectivamente, lo cual representa una tasa de rendimiento económico de 32,3% y 14,7%, y una relación entre el VAN y el valor actual del costo total para el organismo de vialidad de 1,71 y 0,220.
- 2.10 Esta evaluación económica se complementó con un análisis de sensibilidad a fin de determinar el efecto de la reducción del tráfico previsto y el aumento de los costos de inversión y los gastos ordinarios. Se analizó también el efecto combinado de la reducción del tráfico y el aumento de los costos. Las pruebas de sensibilidad muestran que el VAN de la Carretera East Canje se sitúa entre US\$9,2 millones y US\$14,03 millones, con una tasa de rendimiento económico de 28,9 a 31,1, en tanto que el VAN de la Carretera West Canje oscila entre US\$680,000 y US\$140,000,

con una tasa de rendimiento económico de 9,2 a 12,6. Estos resultados indican que, aunque ambos proyectos son económicamente factibles con una tasa de actualización de 12%, el proyecto de la Carretera East Canje es más robusto que el proyecto de la Carretera West Canje.

- 2.11 Estrategia de mantenimiento. El mantenimiento adecuado de la red vial tiene un efecto positivo en la sostenibilidad de las inversiones, ya que permite que las carreteras lleguen al final de su vida útil prevista. El Gobierno de Guyana estableció el Sistema de Gestión del Mantenimiento Periódico a fin de mejorar el mantenimiento de la red vial. Cuando concluyan las obras de rehabilitación, las carreteras serán transferidas a dicho sistema, que asumirá la responsabilidad por su mantenimiento.
- 2.12 Marco macroeconómico. Un riesgo importante que podría tener efectos adversos en los resultados del programa es el posible deterioro de la situación macroeconómica, lo cual podría disminuir las inversiones comerciales y frenar la ejecución. Un seguimiento detenido de la situación macroeconómica en coordinación con el FMI podría prevenir los efectos negativos en la ejecución de este programa.

### **III. EJECUCIÓN Y PLAN DE GESTIÓN**

#### **A. Prestatario y organismo ejecutor**

- 3.1 El prestatario será la República Cooperativa de Guyana y el organismo ejecutor será el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones por medio del Grupo de Servicios de Obras, el cual se encargará del cumplimiento de los procedimientos técnicos, administrativos y financieros relacionados con la ejecución del proyecto, así como de la planificación, el seguimiento, la supervisión y la evaluación del proyecto.

#### **B. Estructura de la ejecución**

- 3.2 El organismo ejecutor asumirá la responsabilidad por las siguientes tareas durante la ejecución del programa: (a) preparar todos los documentos de licitación requeridos en relación con los contratistas para las obras públicas y las firmas consultoras y obtener la aprobación del Banco para dichos documentos; (b) llevar a cabo todos los procedimientos administrativos y contables necesarios y llevar un control y un registro de los mismos; (c) coordinar las licitaciones de acuerdo con las normas del Banco y del Gobierno de Guyana; (d) dar seguimiento a las obras civiles y a los contratos de construcción por medio de firmas consultoras especialmente contratadas con ese fin; (e) mantener controles contables y financieros adecuados, así como sistemas apropiados de archivo de documentos y comprobantes para facilitar la verificación por el Banco y la firma de auditores externos; (f) preparar y presentar al Banco solicitudes de desembolso y la justificación de gastos correspondiente; (g) preparar y presentar al Banco informes semestrales sobre el fondo rotatorio, informes sobre la ejecución del programa (incluidas versiones actualizadas del plan operativo anual), informes financieros

- auditados y otros informes financieros requeridos por el Banco; (h) llevar un control y un registro de los resultados del programa por medio de los indicadores convenidos; e (i) abordar y resolver los reclamos de los contratistas y los ajustes contractuales conexos. Además, el organismo ejecutor mantendrá archivos separados para las operaciones del programa y permitirá el monitoreo financiero y contable de los recursos del Banco y de los fondos locales de contrapartida de acuerdo con los requisitos del Banco.
- 3.3 Los contratistas que realicen las obras civiles estarán supervisados por firmas de supervisión de ingeniería contratadas por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones con fondos de esta operación. Los contratistas serán contratados sobre la base de una licitación pública internacional y de acuerdo con los términos de referencia acordados con el Banco. Los documentos de licitación para la selección de los contratistas que realizarán las obras civiles deberán incluir lo siguiente: (i) los diseños técnicos definitivos, (ii) el plan de gestión ambiental y social, así como las especificaciones ambientales generales y particulares, y (iii) el requisito de que los contratistas contraten un ingeniero ambiental como parte del personal sobre el terreno.
- 3.4 Antes de firmar el contrato con los contratistas para la realización de las obras civiles, el organismo ejecutor deberá demostrar que ha seleccionado y contratado las firmas que supervisarán dichas obras civiles.
- 3.5 Las firmas supervisoras se ocuparán también de la supervisión de los aspectos ambientales y sociales de las obras civiles. Por lo tanto, los documentos de licitación para la selección de las firmas que se encargarán de la supervisión de las obras civiles deberán incluir el requisito de que se contrate un inspector ambiental como parte del personal in situ. Las firmas supervisoras examinarán toda la documentación técnica al comienzo de sus contratos y regularmente durante todo el período de ejecución del programa a fin de velar, entre otras cosas, por una programación adecuada de los trabajos. Dos veces al año, las firmas supervisoras deberán presentar informes al organismo ejecutor y al Banco en los cuales señalen el progreso de las obras realizadas por los contratistas y deberán preparar planos conformes a obra en relación con todas las obras realizadas cuando concluya cada componente principal.
- C. Adquisiciones**
- 3.6 Las adquisiciones de bienes y servicios así como las adquisiciones de servicios de consultoría con cargo a recursos del programa, serán realizadas por el organismo ejecutor de conformidad con las políticas para adquisiciones de bienes y servicios financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2349-7) y las políticas para la selección y contratación de consultores financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2350-7), de julio de 2006.

**D. Evaluación y seguimiento**

- 3.7 La estrategia de seguimiento y evaluación comprenderá lo siguiente: (i) estados financieros anuales auditados; (ii) plan operativo anual; (iii) informes de avance semestrales; (iv) evaluación intermedia; y (v) evaluación final.

**E. Actividades futuras para concluir los diseños finales**

- 3.8 La preparación de los diseños técnicos detallados necesarios para la licitación de las obras de las carreteras East Canje y West Canje se financió con la operación LO-1094/SF-GY, revisándose en el documento ATN/SF-9616/-GY. Estos diseños constituirán el conjunto inicial de obras que se licitarán. Los estudios de ingeniería y la preparación de los diseños técnicos definitivos necesarios para la licitación de las obras de mejora y rehabilitación de la red de arterias urbanas de Georgetown y la vía de acceso al aeropuerto desde la Carretera de la Ribera Oriental se financiarán con las operaciones de cooperación técnica GY-T1070 (ingresos netos del FOE) y GY-T1071 (InfraFondo), actualmente en preparación; de igual forma, la preparación de los estudios técnicos y los diseños necesarios para la licitación de las obras civiles correspondientes a las intervenciones localizadas en la Carretera de la Ribera Oriental entre el Estadio de Cricket y Diamond/Grove se financiará con recursos de la operación LO-1554/SF-GY.
- 3.9 Los estudios ambientales y de factibilidad, así como los diseños definitivos de la mejora y rehabilitación de los caminos principales, se agruparán en la misma consultoría. Antes de autorizar a la firma a preparar los diseños técnicos definitivos de las obras civiles, el organismo ejecutor deberá someter los estudios de ingeniería correspondientes a la consideración del Banco y obtener su no objeción.
- 3.10 Antes de licitar las obras civiles, el organismo ejecutor deberá someter a la consideración del Banco, a fin de obtener su no objeción, los análisis de ingeniería, ambientales y de costo-beneficio, los diseños técnicos definitivos y, si es necesario, los planes de traslado.

# Annex

## Confidential

**GUYANA**  
**PROGRAMA DE MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN VIAL**  
**(GY-L1027)**

**Matriz de Resultados**

<b>Objetivo del proyecto</b>	Mejorar la movilidad y la seguridad urbanas y suburbanas, aumentar la accesibilidad a una importante zona agropecuaria, disminuir los costos de transporte y reducir las tasas de accidentes como consecuencia de la mejora de las carreteras East Canje y West Canje y la red de arterias urbanas de Georgetown, la vía de acceso al aeropuerto desde la Carretera de la Ribera Oriental e intervenciones localizadas en esta última carretera entre el Estadio de Cricket y Diamond/Grove.
------------------------------	--

<b>Indicadores de resultados</b>	<b>Situación inicial en 2009</b>	<b>Nivel meta (cuando concluyan las obras de rehabilitación vial)</b>	<b>Comentarios</b>
Reducción de la duración de los viajes en vehículo	<b>100 (base)</b>	<b>82</b>	Determinado por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones sobre la base del informe semestral de avance
Reducción del costo de operación de los vehículos	<b>100 (base)</b>	<b>79</b>	Determinado por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones sobre la base del informe semestral de avance
Ampliación de la red vial que está en buen estado o en estado aceptable	<b>-</b>	<b>30 km</b>	Determinado por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones sobre la base del informe semestral de avance
Reducción de los accidentes e incidentes de tráfico y las muertes resultantes a lo largo del corredor	<b>100 (base)</b>	<b>80</b>	Determinado por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones sobre la base del informe semestral de avance

Indicadores de resultados	Situación inicial en 2009	Nivel meta (cuando concluyan las obras de rehabilitación vial)	Comentarios
Planificación y programación más eficiente y efectiva de los proyectos de transporte	Se cuenta con un programa informático de contabilidad, pero no se lo usa ni se lo mantiene al día.  Las áreas social y ambiental no están cubiertas en forma completa.	Las secciones financiera y de contabilidad del Grupo de Servicios de Obras (WSG) cuentan con una plantilla completa. Se cuenta con un programa informático de contabilidad, para el cual se han establecido procedimientos de actualización, que se hacen cumplir.  Se cuenta con un experto o expertos en los ámbitos social y ambiental.	Determinado por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones sobre la base del informe semestral de avance



Componente	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Meta	Comentarios
<b>Componente: Rehabilitación vial</b>								
<b>Productos</b>								
Rehabilitación de caminos existentes, incluidas las estructuras (puentes, alcantarillas, drenaje, etc.) y obras de seguridad vial	0 km	2 km	7 km	8 km	7 km	6 km	30 km	Informes semestrales de avance de la unidad ejecutora del proyecto
<b>Resultados</b>								
Reducción de la duración de los viajes en vehículo	100						82	Informes semestrales de avance de la unidad ejecutora del proyecto
Reducción del costo de operación de los vehículos	100	99	93	87	82	79	79	
Reducción de los accidentes e incidentes de tráfico y las muertes resultantes	100	98	94	89	84	80	80	

**GUYANA**  
**PROGRAMA DE MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN VIAL**  
**(GY-L1027)**

**Resumen del plan de adquisiciones**

Nº	Descripción del contrato y costo estimado de la adquisición	Método de adquisición <sup>1</sup>	Revisión (previa o posterior)	Fuente de financiamiento y porcentaje		Precalificación (sí/no)	Fechas estimadas		Situación (pendiente, en trámite, adjudicado, cancelado)
				BID %	Local/ otra %		Publicación del aviso de adquisición específico	Conclusión del contrato	
Servicios de consultoría									
C1	Servicios de consultoría de ingeniería para la supervisión de las Carreteras East Canje y West Canje. US\$700.000.	SBCC	Ex-ante	100%	0%	Lista corta	Nov/09	Ene/12	Pendiente
C2	Servicios de consultoría de ingeniería para la supervisión de caminos principales. US\$700.000.	SBCC	Ex-ante	100%	0%	Lista corta	Mayo/10	Jun/12	Pendiente
C3	Servicios de auditoría financiera. US\$50.000.	SBCC	Ex-ante	100%	0%	Lista corta	Oct/09	Dic/12	Pendiente
Obras civiles									
W1	Mejora y rehabilitación de las Carreteras East Canje y West Canje. US\$11 millones.	LPI	Ex-ante	100%	0%	No	Dic/09	Ene/12	Pendiente
W2	Mejora y rehabilitación de caminos principales. US\$10,3 millones.	LPI	Ex-ante	100%	0%	No	Jun/10	Jun/12	Pendiente

<sup>1</sup> **LPI:** licitación pública internacional; **LIL:** licitación internacional limitada; **LPN:** licitación pública nacional; **CP:** comparación de precios; **CD:** contratación directa; **PA:** por administración; **AOE:** adquisición por medio de organismos especializados; **AC:** agentes de contrataciones; **AI:** agentes de inspección; **APIF:** adquisición en préstamos a intermediarias financieras; **CPO/COT/CPOT:** construcción, propiedad, operación/construcción, operación, transferencia/construcción, propiedad, operación, transferencia; **CBD:** contratación basada en el desempeño; **APGB:** adquisición con préstamos garantizados por el Banco; **APC:** adquisición con la participación de la comunidad; **SBCC:** selección basada en la calidad y el costo; **SBC:** selección basada en la calidad; **SBPF:** selección basada en presupuesto fijo; **SBMC:** selección basada en el menor costo; **SCC:** selección basada en las calificaciones de los consultores; **SD:** selección directa; **3CV:** selección de un consultor sobre la base de 3 CV.