

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

SURINAME

FINANCIAMIENTO SUPLEMENTARIO PARA EL PROYECTO DE REHABILITACIÓN DEL CORREDOR DE INTEGRACIÓN MEERZORG-ALBINA

(SU-L1021)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por un equipo de proyecto integrado por Colin Forsythe (TSP/CSU), jefe del equipo; Pablo Guerrero, jefe de equipo suplente, Alejandro Taddia, Isabel Granada, Nicolas Dei Castelli, Virgina Navas y Caterina Vecco (INE/TSP); Chris Persaud (TSP/CGY); Fazia Pusterla (SPD/SDV); Eloise Canfield (VPS/ESG); Roy Parahoo, Lourdes Sánchez Álvarez y Rinia Terborg (FMP/CSU); Carol Lieveld, (CCB/CSU) y Kevin McTigue (LEG/SGO).

El presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El Directorio Ejecutivo podrá aprobar o no el documento o aprobarlo con modificaciones. Si posteriormente fuera objeto de actualizaciones, el documento actualizado se pondrá a disposición del público de acuerdo con la Política de Acceso a Información del Banco.

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO

I.	DESCRIPCIÓN Y SEGUIMIENTO DE RESULTADOS	1
A.	Antecedentes, problema y justificación	1
B.	Necesidad de financiamiento adicional y cumplimiento de las políticas del BID en cuanto a sobrecostos.....	7
C.	Objetivo, resultados previstos, componentes y costo	13
D.	Principales indicadores de resultados	14
II.	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y RIESGOS PRINCIPALES	15
A.	Instrumentos financieros	15
B.	Riesgos de salvaguardias ambientales y sociales	15
C.	Aspectos principales y riesgos	16
III.	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN	19
A.	Resumen de los acuerdos de implementación	19
B.	Resumen de disposiciones para el seguimiento de resultados	19

ANEXOS	
Anexo I	Resumen de la matriz de efectividad en el desarrollo
Anexo II	Marco de resultados
Anexo III	Acuerdos fiduciarios

ENLACES ELECTRÓNICOS	
REQUERIDOS	
1.	Plan operativo anual http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36843236
2.	Arreglos de seguimiento y evaluación http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36857811
3.	Informe de gestión ambiental y social http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36857834
4.	Plan de adquisiciones http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36842716
OPCIONALES	
1.	Opciones técnicas y diseño http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36842718
2.	Análisis del costo del proyecto y viabilidad económica http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36842719
3.	Gestión financiera, cuestiones fiduciarias y entorno de control http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36843056
4.	Análisis institucional, personal, procedimientos y otros aspectos de la capacidad de ejecución (incluye normas operativas) http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36842720
5.	Alcance y avance de las obras. Sección 1 http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36842721
6.	Alcance y avance de las obras. Sección 2A http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36842722
7.	Alcance y avance de las obras. Sección 2B http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36842723
8.	Alcance y avance de las obras. Sección 3 http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36842724
9.	Mapas del proyecto http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36842725
10.	Calificación y escalada de precios http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36909336
11.	Revisión de la gestión y el mantenimiento http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36842728
12.	Evaluación del Banco Mundial de la ayuda para fondos de vialidad http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36842729

13. Eje del Escudo Guayanés de IIRSA – El caso de Suriname
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36842712>
14. Documento de estrategia de país y programa nacional indicativo
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36869372>
15. Inversión para la sostenibilidad de la red vial y contratistas nacionales
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36869379>
16. Presentación presencial de la revisión de la calidad y el riesgo
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=37000804>

SIGLAS Y ABREVIATURAS

AFD	Agencia Francesa de Desarrollo
FIDIC	Federación Internacional del Ingenieros Consultores
IIRSA	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
NIMOS	Instituto Nacional para el Medio Ambiente y el Desarrollo de Suriname
PIB	Producto interno bruto
PRCMA	Programa de rehabilitación del corredor Meerzorg-Albina
UE	Unión Europea

RESUMEN DEL PROYECTO

SURINAME

FINANCIAMIENTO SUPLEMENTARIO PARA EL PROYECTO DE REHABILITACIÓN DEL CORREDOR DE INTEGRACIÓN MEERZORG-ALBINA (SU-L1021)

Términos y condiciones financieras			
Prestatario: República de Suriname Organismo ejecutor: Ministerio de Finanzas y Ministerio de Obras Públicas		Facilidad de Financiamiento Flexible*	
		Plazo de amortización:	25 años
		Vida media ponderada original:	14,25 años
		Período de desembolso:	3 años
		Período de gracia:	3 años
Fuente	Monto	Comisión de inspección y vigilancia:	**
BID (Capital Ordinario)	US\$40 millones	Tasa de interés:	Basada en LIBOR
Aporte local	US\$13,8 millones	Comisión de crédito:	**
Total	US\$53,8 millones	Moneda:	US\$ con cargo al Capital Ordinario
Esquema del proyecto			
Objetivo y descripción del proyecto: El objetivo principal del proyecto es mejorar el acceso a importantes zonas económicas y facilitar el turismo y la integración regional del país, así como reducir los costos de transporte y mejorar la seguridad vial a través de la rehabilitación y mejora del corredor Meerzorg-Albina. El financiamiento suplementario completará un proyecto de integración regional estratégica cuyos recursos se han agotado por las causas siguientes: (i) cantidades más elevadas de lo previsto debido a la reubicación y renovación de los servicios de utilidad pública; (ii) aumento de cantidades debido a modificaciones del diseño; (iii) escalada de precios; (iv) precios de licitación más elevados de lo previsto; (v) depreciación del euro frente al dólar estadounidense con la consiguiente disminución del monto original de recursos de contrapartida (operaciones LO-2062/BL-SU y LO-2063/OC-SU); y (vi) prolongación de contratos.			
Condiciones previas al desembolso: (i) ratificación por el prestatario de una versión modificada del memorando de entendimiento suscrito entre el Ministerio de Finanzas, el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Trabajo, Desarrollo Tecnológico y Medio Ambiente en el que se estipulen las responsabilidades de ejecución del proyecto; (ii) ratificación del manual de operación, finanzas y administración elaborado durante la evaluación intermedia del presente préstamo; y (iii) nombramiento de un oficial de contratos a tiempo completo para la unidad de ejecución del proyecto (párrafo 2.8).			
Condiciones especiales de ejecución: El prestatario (i) obtendrá la no objeción del Banco para los documentos de licitación correspondientes a la rehabilitación del puente Stolkertsijver antes del 1 de julio de 2013, incluyendo en los documentos de licitación el plan de gestión ambiental y social, las especificaciones y los requisitos de supervisión, tal como se estipulan para todas las obras civiles llevadas a cabo en el marco de los préstamos 2062/BL-SU y 2063/OC-SU para el programa de Rehabilitación del Corredor Meerzorg-Albina, según lo prescrito en la sección 3.04 de las condiciones especiales de los préstamos 2062/BL-SU y 2063/OC-SU (párrafo 2.10); y (ii) emitirá la convocatoria a presentación de propuestas para el sistema de gestión del mantenimiento, las opciones de financiamiento, el control de carga por eje y otras medidas de seguridad conexas antes del 31 de enero de 2013 (párrafo 2.13).			

Excepciones a las políticas del Banco: Será preciso que el Directorio Ejecutivo apruebe una dispensa parcial a la política de “Aumento del financiamiento por sobrecostos de las operaciones en ejecución” (documento GN-2329 que se refleja en la política OP-310), en lo que se refiere a la condición según la cual el prestatario debe estar “en condiciones de aportar los recursos adicionales de contrapartida para mantener los porcentajes originales aprobados en la matriz de financiamiento del proyecto, incluyendo los sobrecostos”. En esta operación, la proporción de la contrapartida local respecto del financiamiento del Banco es menor que la del préstamo vigente (26% en lugar de 51%) (párrafos 1.31 y 1.32).

El proyecto califica como:	SEQ []	PTI []	Sector []	Geográfica []	% de beneficiarios []
-----------------------------------	---------	---------	------------	----------------	------------------------

* De conformidad con la Facilidad de Financiamiento Flexible (documento FN-655-1), el prestatario tiene la opción de solicitar la modificación del calendario de amortización, así como las conversiones de la moneda y el tipo de interés, siempre con sujeción a la fecha de amortización final y la vida media ponderada original. Al examinar tales peticiones, el Banco tendrá en cuenta las condiciones del mercado y otras consideraciones operativas y de gestión de riesgo.

** 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 aplicables. En ningún caso la comisión de crédito excederá del 0,75% ni la comisión de inspección y vigilancia superará, en un periodo determinado de seis meses, la cantidad resultante de aplicar el 1% al monto del préstamo dividida por el número de lapsos de seis meses incluidos en el periodo original de desembolso.

I. DESCRIPCIÓN Y SEGUIMIENTO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, problema y justificación

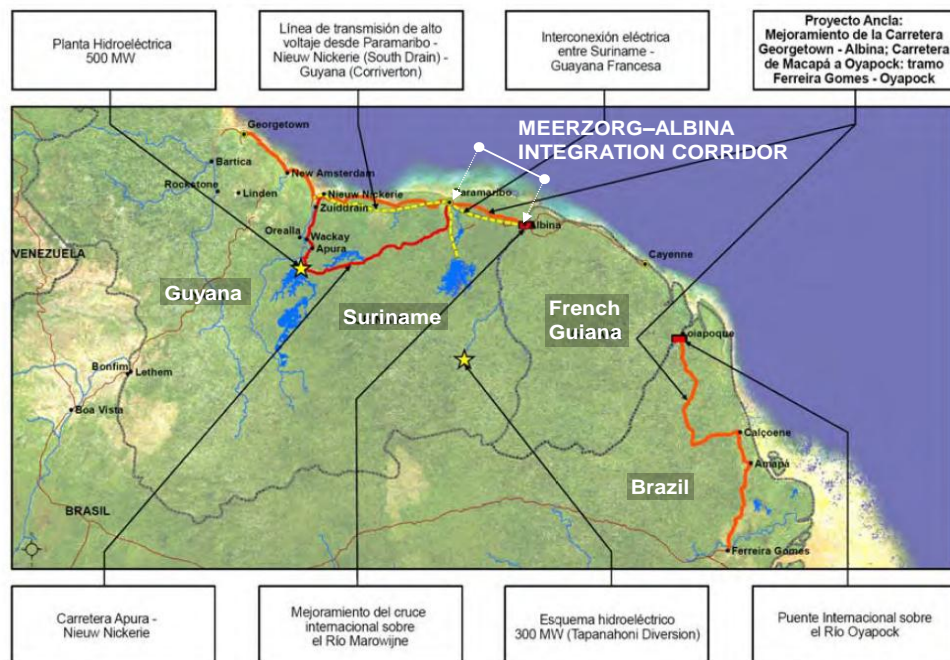
- 1.1 **El país y cuestiones sectoriales.** La economía de Suriname ha crecido a un promedio del 4,4% anual durante la crisis económica mundial, debido principalmente a la contribución de sus industrias extractivas (petróleo, bauxita y oro) que representan el 85% de las exportaciones del país y el 50% de su actividad económica. La combinación de un desempeño fiscal adecuado, un crecimiento económico sostenido y la liquidación de los atrasos con acreedores bilaterales ha ayudado a reducir la deuda pública hasta convertirla en la más baja del Caribe.¹
- 1.2 La relativamente escasa conectividad de Suriname con los mercados vecinos (en particular Guyana y la Guayana Francesa) limita sus posibilidades de aprovechar los beneficios de complementariedades económicas y de integrar las cadenas de valor a través de las fronteras. El país procura alcanzar economías de escala a nivel regional mediante el Eje del Escudo Guayanés², habida cuenta de que la escasa población de que dispone y el hecho de que más del 80% de su territorio esté cubierto por bosques húmedos tropicales han dado lugar a que la mayor parte de sus 530.000 habitantes se concentre en una región costera de 30 km de ancho y que el 70% de la población resida en Paramaribo, la capital. El parque vehicular también ha aumentado de forma constante a un ritmo del 9% anual desde 2005, habiéndose alcanzado en 2010 los 190.000 vehículos registrados.
- 1.3 **Integración e infraestructura de transporte.** La red vial de Suriname, como su población, se halla concentrada en la región costera del norte y está compuesta de 4.500 km de carreteras, de los cuales 1.300 km son carreteras principales asfaltadas. Las principales redes viales están formadas por el corredor este-oeste entre Albina (en la frontera con la Guayana Francesa) y Nieuw Nickerie (en la frontera con Guyana) y el corredor norte-sur entre Paramaribo y Brokopondo (interior). En el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), el proyecto de mejora del corredor este-oeste fue ratificado en 2004 como uno de los dos proyectos ancla del país.³ Este corredor de integración conectará a Suriname con sus países vecinos y facilitará el transporte desde Guyana hasta la Guayana Francesa y hacia Brasil, a través del puente recientemente construido sobre el río Oyapock (2011).

¹ Entre 2005 y 2011 la proporción deuda-PIB se redujo del 37% al 19%.

² IIRSA incluye una cartera de proyectos con un proyecto ancla, esencial para catalizar las sinergias de los proyectos existentes en el eje.

³ El corredor forma parte del eje del Escudo Guayanés-Grupo 4 de IIRSA: Guyana-Suriname-Guayana Francesa y Brasil, que incluye: (i) conexiones internacionales por carretera, cruces de ríos y puentes; y (ii) proyectos hidroeléctricos y líneas de transmisión internacionales.

Mapa 1: Eje del Escudo Guayanés



- 1.4 **Marco institucional del sector vial.** El diseño y la aplicación de las políticas de transporte vial es una función del Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo, mientras que el Ministerio de Obras Públicas es responsable de construir nuevas carreteras y rehabilitar la red vial existente. La Ley de Administración Vial de 1995, que dio como resultado la creación de una Dirección de Vialidad semiautónoma, dispuso que el Ministerio de Obras Públicas traspasara la gestión de 1.500 km de redes viales primarias de Suriname después de ser rehabilitadas, con el fin de mejorar el mantenimiento de las carreteras. La Dirección de Vialidad está regida por una Junta Directiva nombrada por el Ministerio de Obras Públicas, al que debe rendir cuentas, compuesta de representantes del gobierno y las partes interesadas del sector privado. El contexto institucional para el mantenimiento vial ha mejorado, ya que se obtiene financiamiento mediante un impuesto nacional sobre los combustibles para satisfacer las necesidades de mantenimiento usual y periódico (párrafo 2.13). Se necesitan más inversiones de capital en rehabilitación, a fin de que las carreteras recuperen un nivel sostenible.
- 1.5 **Tratamiento del problema.** Se consideró que la rehabilitación del corredor de integración (“el corredor”) de 140 km era una prioridad por las razones siguientes: (i) la calzada tenía una anchura de 6,0 m a 6,3 m (inferior a la norma aceptada internacionalmente de 7,2 m), con más de 100 km de superficies deterioradas⁴, y se encontraba en el final de su ciclo de vida efectivo después de más de 30 años de uso

⁴ No existen datos cuantitativos disponibles sobre la sobrecarga de camiones a lo largo del corredor, pero esta cuestión fue considerada uno de los factores clave con el gobierno y en el documento siguiente: República de Suriname-Comunidad Europea, documento de estrategia de país 2001-2007 ([enlace opcional#14](#)).

y la falta de control de sobrecarga⁵; (ii) las grietas existentes en el asfalto, las deformaciones del pavimento, el hundimiento en los accesos a puentes y otras alteraciones estructurales afectaban a más de dos tercios del trazado; (iii) la vegetación invadía los arcenes y obligaba a los conductores a ocupar el centro de la calzada, lo que daba lugar a peligros y accidentes de tráfico; (iv) las marcas y el mobiliario vial eran inadecuados; y (v) en los cruces urbanos, las redes de alcantarillado se desbordaban cuando caían grandes chubascos, lo que ponía en peligro el tránsito local y de larga distancia. El corredor, que discurre a lo largo de la región costera, representa casi el 10% de la red primaria nacional y concentra aproximadamente el 23% del flujo vehicular del país (párrafo 1.2). Su mal estado, junto con la rápida motorización, habían contribuido a generar un nivel de accidentes fatales relativamente elevado (20 por cada 100.000 habitantes), velocidades promedio de viaje deficientes (menos de 35 km/h, lo que daba un tiempo total de viaje de 4,5 horas entre Meerzorg y Albina), y elevados costos operativos de los vehículos.

- 1.6 **Beneficios previstos del proyecto.** La rehabilitación del corredor hasta convertirlo en un eje vial eficaz mejorará el comercio y la integración a nivel nacional e internacional, ya que conectará las ciudades y los pueblos de la costa y facilitará el cumplimiento de la antigua aspiración de integrar a los países del Eje del Escudo Guayanés. Se espera que las obras de rehabilitación ayuden a incrementar el comercio hacia la Guayana Francesa en un 25%⁶. Experiencias y estudios anteriores⁷ han demostrado que la rehabilitación tendrá el efecto positivo de reducir los costos de transporte y mantenimiento y una mayor fiabilidad en el transporte. Otros efectos significativos son reducción del tiempo de viaje junto con los costos de operación de vehículo y mejora de la seguridad vial.
- 1.7 **Participación del Banco en el sector vial de Suriname.** Desde 2007, el Banco y el gobierno han abordado conjuntamente la rehabilitación de la red vial del país y su integración con los países vecinos. Una cooperación técnica⁸ financió los estudios de factibilidad y los diseños finales para la rehabilitación de la carretera Meerzorg-Albina. Estos estudios fueron cofinanciados por la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) y dieron lugar a los préstamos 2062/BL-SU y 2063/OC-SU, que se aprobaron en 2008.

⁵ Esta cifra es más elevada que las estadísticas disponibles para otros países caribeños, centroamericanos y latinoamericanos, y es sustancialmente mayor que las registradas en los países de la OCDE, donde el número de accidentes mortales registrados por cada 100.000 habitantes es de cinco o menos.

⁶ Según el análisis respectivo, el tráfico diario promedio de vehículos pesados en el corredor habría aumentado de un promedio de 185 a uno de 230 vehículos, debido al desvío desde el puerto de Dégrade-des-Cannes al puerto de Paramaribo (2007).

⁷ “El costo del transporte vial aumenta exponencialmente cuando las carreteras se encuentran en mal estado, de tal manera que por cada dólar no asignado al mantenimiento de carreteras, los costos operativos de los vehículos se incrementan en 2 a 3 dólares”. Evaluación del apoyo del Banco a fondos viales”, documento de antecedentes para evaluación de la asistencia del Banco Mundial al sector del transporte, 1995-2005. Publicado por el Banco Mundial en 2007.

⁸ Aprobada en 2007, ATN/OC-10411/SU, financiada por el Fondo para el financiamiento de operaciones de cooperación técnica destinadas a iniciativas de integración de la infraestructura regional (FIRII).

1.8 **Programa de rehabilitación del corredor Meerzorg-Albina (PRCMA), préstamo actual (2062/BL-SU y 2063/OC-SU).** El PRCMA comprende la conexión oriental del corredor este-oeste desde Meerzorg, en las afueras de Paramaribo, hasta Albina, en la frontera con la Guayana Francesa. A petición del gobierno, el Directorio Ejecutivo aprobó el PRCMA en noviembre de 2008 con una aportación de US\$62,5 millones (49%) con fondos del Banco, y una de US\$64,4 millones (51%) con financiamiento de contrapartida⁹. Los fondos de contrapartida local provinieron de un préstamo de la AFD por 25 millones de euros (61%) y una subvención de la Unión Europea de 17,5 millones de euros (39%). El costo total del proyecto se calculó en US\$126,9 millones para cubrir tres componentes principales: (i) rehabilitación del corredor (US\$108,85 millones), con el objetivo de cumplir las normas viales de integración regional; (ii) supervisión y apoyo a la implementación (US\$6,25 millones); y (iii) fortalecimiento institucional (US\$500.000).

1.9 **Diseño vial del programa.** En 2007 se llevó a cabo un estudio de prefactibilidad y en 2008 se concluyeron los estudios de factibilidad (párrafo 1.7). El Ministerio de Obras Públicas supervisó la ejecución de los diseños finales con un costo promedio inicial por kilómetro calculado de US\$834.663 para el PRCMA. El costo promedio actual, a precios constantes, se estima en US\$1.053.662.

Cuadro 1: Resumen de contratos de obras civiles ([enlace opcional #9](#))

Sección	Tramo	Longitud (km)	Contratos de obras civiles				Costo final estimado US\$
			Financiamiento	Fecha firma de contratos	Fecha de comienzo	Monto	
1	Meerzorg Tamanredjo	20,5	UE	20 mayo, 2010	20 julio, 2010	€17.993.236	35.237.115
2A	Tamanredjo Wanhati	43,6 y 5 puentes	BID	26 agosto, 2009	2 noviembre, 2009	US\$34.164.433	45.232.982
2B	Wanhati Moengo	31,5 y 1 puentes	BID	26 octubre, 2009	2 diciembre, 2009	US\$27.879.125	35.961.453
2C	Stolkertsijver Bridge	0,35 (1 puente)	BID	No adjudicado	n/d	n/d	n/d
3	Moengo Albina	42,3 y 6 puentes	BID/ AFD	28 octubre, 2009	4 enero, 2010	US\$31.250.000	44.255.574

1.10 Tras la precalificación obtenida en diciembre de 2008, el diseño final detallado que se empleó en el proceso de licitación de contratos terminó en abril de 2009, seis meses después de ser encargado a una empresa de ingeniería de diseños. La ejecución de las obras de rehabilitación se dividió en cinco contratos a efectos del proceso de licitación: **sección 1**, financiada por la Unión Europea, para el tramo desde Meerzorg hasta Tamanredjo; **sección 2A**, desde Tamanredjo hasta Wanhati; **sección 2C**, rehabilitación del puente Stolkertsijver, situado dentro de la sección 2A pero licitada por separado; **sección 2B** desde Wanhati a Moengo, financiada por el Banco; y **sección 3** financiada con recursos de la AFD y el BID, que comprende el último tramo de Moengo a Albina. Antes de iniciar la licitación, el Banco emitió su declaración de no objeción a los documentos de licitación, incluidos los diseños

⁹ Los recursos aportados por el Banco incluyeron: (i) US\$21,7 millones procedentes de la combinación de recursos del Fondo para Operaciones Especiales (FOE) y del Capital Ordinario, considerados como un único préstamo con dos fuentes para ser desembolsado pari passu con una combinación de 20%-80% respectivamente; y (ii) US\$40,8 millones con recursos del Capital Ordinario.

detallados para estas secciones. Los contratos de obras civiles fueron adjudicados y posteriormente se firmaron entre agosto de 2009 y mayo de 2010, y las obras comenzaron entre noviembre de 2009 y julio de 2010, tal como se detalla en el Cuadro 1.

- 1.11 **Revisión del diseño vial.** Al inicio de su contrato, el ingeniero consultor en supervisión (“el supervisor”), responsable de la supervisión de las obras en todas las secciones, de acuerdo con sus términos de referencia y según indica la práctica estándar, llevó a cabo una revisión del diseño. Esta revisión, presentada a principios de noviembre de 2009, reveló una diferencia de opinión técnica respecto de los diseños incluidos en los documentos de licitación por lo que, de conformidad con los procedimientos contractuales de la Federación Internacional del Ingenieros Consultores (FIDIC), se contrató una tercera parte independiente para revisar los diseños. Esta revisión del diseño contó con datos adicionales y confirmó la opinión del supervisor.
- 1.12 Posteriormente se pidió al consultor revisor del diseño que realizara un rediseño estructural detallado del pavimento en mayo de 2010, lo que dio como resultado una modificación del diseño que produjo cantidades y costos adicionales para todas las secciones (párrafo 1.24). La modificación del diseño finalizó en agosto de 2010, para las secciones 2A y 2B, y en octubre de 2010, para la sección 1, y ello dio lugar a una ampliación de los periodos contractuales para todas las secciones (Cuadro 2), dado que los contratistas habían iniciado las obras y tenían un limitado ámbito de actividad hasta concluir la modificación del diseño.

Cuadro 2: Fechas de finalización modificadas

Sección	Tramo	Fecha efectiva de inicio	Duración prevista (meses)	Fecha original de finalización	Fecha revisada finalización contrato	Duración revisada (meses)	Avances a octubre 2012
1	Meerzorg-Tamanredjo	Julio 2010	18	Enero 2012 (provisional)	Sept. 2013	32	34%
2A	Tamanredjo-Wanhatti	Noviembre 2009	18	Mayo 2011	Febrero 2013	40	98%
2B	Wanhatti-Moengo	Diciembre 2009	18	Junio 2011	Febrero 2013	39	66%
2C	Puente Stolkertsijver	(párrafos 1.16 a 2.10)	9	Sin adjudicar	n/d	n/d	n/d
3	Moengo-Albina	Enero 2010	18	Julio 2011	Octubre 2012	32	71%

- 1.13 **Resultados actuales sobre la ejecución del proyecto.** A pesar de los retrasos derivados de las modificaciones del diseño, el PRCMA se está ejecutando de manera satisfactoria a juzgar por el estado de las obras físicas en octubre de 2012, y presenta el empuje necesario para que todas las secciones actualmente en construcción alcancen un nivel de finalización sustancial en mayo de 2014, dentro del periodo de desembolso del actual préstamo. Los trabajos que se ejecutan en las secciones financiadas por el BID (2A, 2B y 3) avanzan a buen ritmo, con una tasa de finalización promedio del 78% en el 68% del actual periodo de ejecución del préstamo (octubre de 2012). La sección 2A muestra avances significativos (98%) y las secciones 2B y 3 están construidas en un 66% y 71% respectivamente. En

cuanto a la sección 1 financiada por la UE, se calcula que las obras están avanzadas en un 34% y en abril de 2012 se inició la construcción del pavimento (párrafo 1.14)¹⁰

- 1.14 Las obras de la sección 1 fueron adjudicadas a la compañía Baitali N.V. y se iniciaron en julio de 2010. La cuestión principal que podía afectar a la finalización de las obras en el plazo fijado era la necesidad de asegurar el financiamiento para la reubicación de los servicios de utilidad pública. La construcción de la calzada se inició en marzo de 2012 desde el extremo oriental de la sección 1 y avanza de manera constante. El contratista ha reubicado satisfactoriamente las vallas y muros dentro del derecho de paso con la cooperación activa de los residentes de la comunidad.
- 1.15 La sección 2A fue adjudicada a la firma MNO Vervat y las obras se iniciaron en noviembre de 2009. En la actualidad, la ejecución de las obras es satisfactoria y es de prever que concluya antes de la fecha de finalización indicada en el contrato. Los resultados obtenidos son los siguientes: 43,6 km pavimentados; se han terminado cinco puentes que están en servicio, así como tres zonas escolares especiales en los kilómetros 25, 27 y 45, gracias a las cuales los niños del área circundante podrán acceder de manera segura a los establecimientos escolares. Solo resta por acabar la señalización ([enlace opcional #6](#)).
- 1.16 El Ministerio de Obras Públicas está en proceso de volver a licitar las obras para la mejora del puente Stolkertsijver de la sección 2C, que se dejó en suspenso debido a un proceso de adquisición fallido. Esta licitación formará parte del componente 1 de la operación de préstamo suplementario propuesta (párrafo 1.40).
- 1.17 La sección 2B también fue adjudicada a la firma MNO Vervat y las obras empezaron en diciembre de 2009. En la actualidad, la ejecución de los trabajos es satisfactoria y está avanzando a un ritmo constante por tramos secuenciales y manejables desde Wanhati a Moengo. Entre los resultados conseguidos figura la pavimentación de 20 km y la puesta en servicio de un puente. El avance es adecuado y aunque existe la dificultad permanente de operar en zonas en que el nivel freático es elevado, el contratista está en camino de cumplir la fecha de finalización revisada que está programada para febrero de 2013. ([enlace opcional #7](#)).
- 1.18 La sección 3 fue adjudicada a China Dalian International Group. El desempeño en curso en cuanto a avances, calidad y control ambiental se considera satisfactorio. En el pasado, este contratista había realizado obras en diversos emplazamientos, mostrando un progreso limitado, lo que hizo que fuera retrasado y sobrepasara la

¹⁰ El proyecto tenía un índice de desempeño (ID) de 0,63 en marzo de 2012 y actualmente se encuentra en estado de alerta en el sistema del informe de seguimiento del desempeño. La puntuación del ID es histórica y su computación se penaliza por retrasos de ejecución en la sección 1, que no está financiada por el Banco. La próxima evaluación de ID tendrá lugar en marzo de 2013 y reflejará la finalización sustancial de las obras, junto con el desembolso de septiembre de 2013.

fecha de finalización revisada.¹¹ El contratista ha movilizado equipo adicional y ha almacenado gran cantidad de material de carretera para mantener la aceleración continua de los trabajos, y está previsto que éstos finalicen en el segundo trimestre de 2013. Entre los resultados obtenidos figuran los seis puentes y la puesta en servicio de un tramo de 10 km adyacente a Albina. Se espera que el tramo de 10 km cercano a Moengo entre en servicio en diciembre de 2012 ([enlace opcional #8](#)).

- 1.19 **Ejecución del componente de fortalecimiento institucional.** El Instituto Nacional para el Medio Ambiente y el Desarrollo de Suriname (NIMOS) ha iniciado el proceso de contratación de un consultor que se encargue de elaborar las directrices y especificaciones técnicas para la gestión ambiental de proyectos de transporte, con el objetivo de que sean ejecutadas en el tercer trimestre de 2013. El Ministerio de Obras Públicas está redactando los términos de referencia para la consultoría de un experto jurídico y técnico responsable de definir las normas para gestionar el derecho de paso, en lo que se refiere a los requisitos para sus usos y ocupación con miras a facilitar las inversiones adicionales previstas para el corredor este-oeste. El Ministerio de Finanzas ha decidido emplear otras fuentes de financiamiento para completar la tercera actividad (establecimiento de un sistema de inversiones públicas), en vista del Préstamo programático en apoyo de reformas de política (2666/OC-SU). Los fondos sin asignar se aplicarán al Componente 1, Obras Civiles.
- 1.20 **Lecciones aprendidas.** Las lecciones aprendidas del financiamiento del BID y la participación en el proyecto actual incluyen las reflexiones siguientes: (i) para producir diseños precisos es esencial asignar tiempo suficiente a los estudios; además, para obtener una secuenciación óptima de la contratación de obras civiles se debe contratar oportunamente al supervisor para evaluar los diseños antes de adjudicar los contratos de construcción y minimizar así los sobrecostos; (ii) la ejecución adecuada de un proyecto importante de integración regional en el que intervengan varios donantes requiere arreglos bien fundamentados del organismo ejecutor y la coordinación efectiva con los donantes (párrafo 1.35) a fin de conseguir la entrega puntual de los productos, el control de calidad y una gestión financiera adecuada; (iii) la ejecución eficiente de las obras en cruces urbanos y el despeje del derecho de paso para la sección 1 ayudaron a desarrollar la capacidad de gestión social y ambiental en el Ministerio de Obras Públicas; y (iv) sería aconsejable mantener la cláusula de ajuste de precios en los contratos de obras de la FIDIC, incluso para los contratos cuya duración sea inferior a 18 meses.

B. Necesidad de financiamiento adicional y cumplimiento de las políticas del BID en cuanto a sobrecostos

- 1.21 En agosto de 2011, el gobierno solicitó al Banco el financiamiento suplementario para el PRCMA que se requiere para finalizar el programa (párrafos 1.121.13 a 1.18). La petición

¹¹ El supervisor no prevé ninguna otra ampliación justificable para finalizar la sección 3. Los daños y perjuicios podrían deducirse a razón de US\$15.000 al día de los pagos del contratista desde el 1 de noviembre de 2012 hasta la fecha de finalización de las obras y hasta un máximo del 10% del precio de contrato final (aproximadamente US\$3,9 millones).

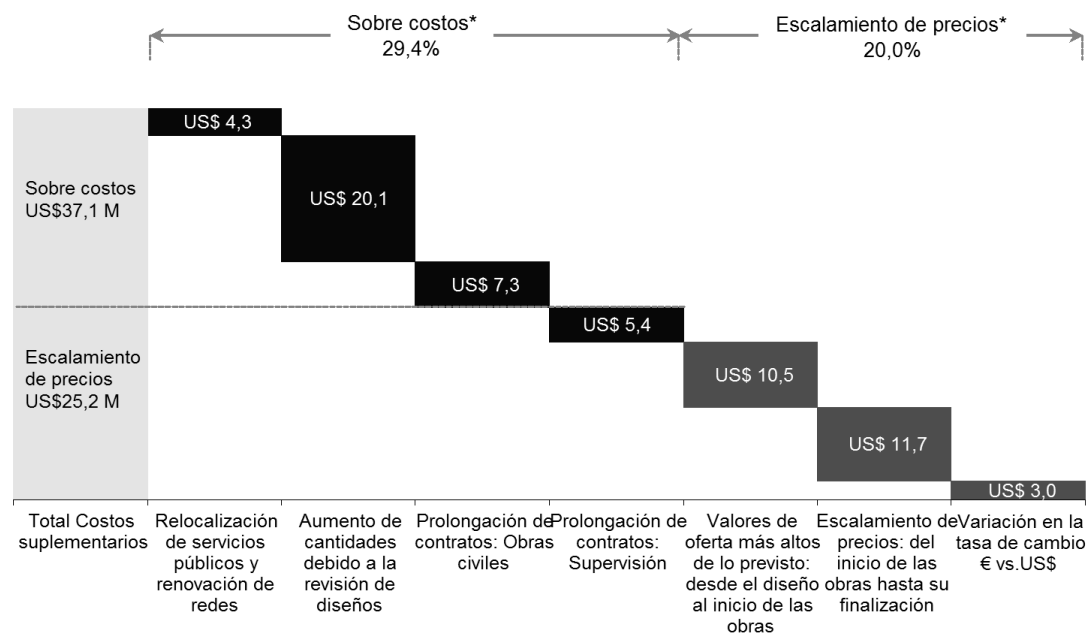
del gobierno fue justificada posteriormente mediante un informe titulado “Costo final previsto para la rehabilitación del corredor Meerzorg-Albina, 31 de diciembre de 2011” ([enlace opcional #2](#)). La simultánea serie de factores descritos en el Cuadro 3 da lugar a un financiamiento adicional neto total de US\$53 millones, para llevar a cabo las obras civiles previstas originalmente en el PRCMA.

Cuadro 3: Desglose de costos suplementarios

Desglose de costos suplementarios	Costos como porcentaje del presupuesto del préstamo actual	Total de necesidades suplementarias (en millones de US\$)	Fuentes (en US\$ millones)			
			Préstamo actual		Financiamiento suplementario	
			2062/BL-SU 063/OC-SU	Contrapartida adicional gobierno	BID	Gobierno
Sobrecosto	29,4%	37,1	4,7	3,6	16,3	12,5
Reubicación y renovación de servicios de utilidad pública	3,4%	4,3	0,7	3,6	-	-
Aumento de montos debido a modificaciones de diseño	15,9%	20,1	4,0	-	10,9	5,2
Prolongación de contratos: obras civiles	5,8%	7,3	-	-	-	7,3
Prolongación de contratos: supervisión	4,3%	5,4	-	-	5,4	-
Escalada de precios	20,0%	25,2	5,5	-	18,4	1,3
Precios de licitación más elevados de lo previsto: desde el diseño hasta el inicio de las obras	8,3%	10,5	-	-	10,5	-
Escalada de precios: desde el inicio de las obras hasta su finalización	9,3%	11,7	5,5	-	4,9	1,3
Depreciación del euro frente al dólar estadounidense	2,4%	3,0	-	-	3,0	-
Puente Stolkertsijver	3,6 %	4,5	-	-	4,5	-
TOTAL	53,0%	66,8	10,2	3,6	39,2	13,8

1.22 En el Gráfico 1 se presentan las dos categorías principales de necesidades de financiamiento suplementario. Los párrafos 1.23 a 1.28 presentan una explicación detallada del factor concurrente.

Gráfico 1. Desglose esquemático de costos suplementarios (en millones de US\$)



*Porcentaje del total del presupuesto préstamo original

- 1.23 **Montos superiores a lo previsto debido a reubicación y renovación de servicios de utilidad pública (US\$4,3 millones).** Los montos adicionales generados por la necesidad de contar con servicios de utilidad pública subsuperficiales y la instalación de nuevas líneas de agua en el área del proyecto para la sección 1 ascendieron a un total de US\$3,6 millones. El financiamiento de estos costos fue cubierto por el gobierno en diciembre de 2011 con su propio presupuesto fiscal. Sin embargo, el prolongado periodo intermedio ha contribuido al aumento de los costos del contrato de obras para la sección 1. Además, hubo que aumentar el ancho del corredor de servicios de utilidad pública para dar cabida parcial a dichos servicios en la sección 1, por lo que fue necesario reubicar 2.928 m de muros y vallas y otros 11 obstáculos con un costo de US\$700.000.
- 1.24 **Aumento de montos debido a modificaciones de diseño (US\$20,1 millones).** La modificación de los diseños efectuada después de la adjudicación de los contratos de obras civiles sobre la base de nuevas investigaciones de campo dio lugar a variaciones de costos que superaron el presupuesto original del proyecto. Para la sección 1, el diseño modificado puso de relieve un mayor espesor del asfalto con un costo extra de US\$2,7 millones. Las variaciones de diseño para las secciones 2A y 2B ascendieron a un total de US\$5,9 millones y US\$5,5 millones respectivamente y precisaron la reconstrucción de una longitud de pavimento mayor de lo inicialmente previsto, lo que se tradujo en un mayor espesor del asfalto y en cantidades adicionales para los nuevos rubros de gastos. Para la sección 3, la variación resultante de la modificación del diseño incluyó el pretratamiento del asfalto existente, la superposición de una capa de asfalto y los rubros de costo adicional

para las porciones reconstruidas similares a las secciones 2A y 2B. Además, el tráfico registrado durante el tiempo desde que se prepararon los diseños detallados ha provocado que los tramos adicionales de la sección 3 se deterioren más, lo que ha dado lugar a un aumento del tramo que necesitaba ser reconstruido totalmente pasando de 16 a 19 km, con un incremento total de US\$6 millones.

- 1.25 **Prolongación de contratos: obras civiles (US\$7,3 millones).** Los contratistas pidieron una ampliación del plazo de finalización de las obras civiles debido a: (i) el trabajo adicional que se deriva de la modificación del diseño del pavimento; y (ii) los retrasos causados por el proceso de modificación del diseño. Las ampliaciones variaron entre 14 y 22 meses (véase el Cuadro 2).
- 1.26 **Prolongación de contratos: supervisión (US\$5,4 millones).** La extensión del contrato del ingeniero supervisor hasta la finalización de los contratos de obras civiles y del periodo de responsabilidad por defectos para una supervisión ininterrumpida.
- 1.27 **Precios de licitación más elevados de lo previsto desde el diseño hasta el inicio de las obras (US\$10,5 millones).** La suma total de los cuatro contratos viales (secciones 1, 2A, 2B, y 3) en el momento de la adjudicación superó en US\$10,5 millones el monto presupuestado inicialmente. Esta diferencia se debió a una combinación de los factores siguientes: (i) la inflación¹² durante el periodo intermedio de 8 a 18 meses entre la estimación y la adjudicación de los contratos; y (ii) la incertidumbre inherente de calcular el monto de los precios de licitación en un mercado internacional para el mayor proyecto de construcción de carreteras emprendido en Suriname en más de una década.
- 1.28 **Escalada de precios ocurrida desde el inicio de las obras hasta su finalización (US\$11,7 millones).** Las extensiones de los plazos de los contratos de obras civiles han dado lugar a que los contratistas soliciten ajustes de precios (escalada). En los contratos originales se fijaron los precios y se acordó que la cláusula de ajuste de precios era inaplicable. Un consultor especializado en adjudicaciones contratado por el Banco ha determinado, de manera provisional, que la escalada de precios debe ser pagadera basándose en la escalada adicional durante el periodo de ampliación que exceda de la escalada que se habría producido durante el periodo de contrato original previsto. El enfoque recomendado incorpora los principios de la fórmula estándar de ajuste de precios de la FIDIC y emplea índices adecuados relativos al país de origen de los productos básicos para cada contratista. Los contratistas, en reciente comunicación con el supervisor, han expresado su anuencia a este enfoque. Las actuales previsiones sobre los costos del proyecto final se basan en este planteamiento e incluyen una estimación total de US\$11,7 millones para la escalada de precios durante todo el periodo de los contratos, un cálculo en línea con la estimación realizada en mayo de 2012 por un experto (párrafos 2.11 y 2.12).
- 1.29 **Depreciación del euro frente al dólar estadounidense con la consiguiente disminución de los recursos de contrapartida (US\$3 millones).** Los recursos del

¹² La inflación pasó del 1,3% a finales de 2009 al 10,3% a finales de 2010, y al 15,2% en 2011, después de producirse grandes aumentos salariales y una subida en los precios de los alimentos y los combustibles.

préstamo de la AFD están denominados en euros y han perdido valor durante el actual periodo contractual. La depreciación del euro ha tenido como consecuencia una reducción de recursos neta de US\$3 millones prevista para la sección 3.

- 1.30 **Cumplimiento de la política del BID sobre aumento del financiamiento de sobrecostos para operaciones en ejecución (política OP-310).** La solicitud de financiamiento suplementario cumple con la política OP-310, como se indica: (i) el financiamiento suplementario se solicita dentro del periodo de desembolso actual (párrafo 1.21); (ii) la ejecución del programa es satisfactoria (párrafo 1.71.9); (iii) los sobrecostos se deben a circunstancias que escapan al control del prestatario; (iv) una reducción en la cobertura del programa no sería una solución adecuada ya que comprometería el enlace del corredor (Paramaribo-Albina) y los objetivos de integración regional del programa (párrafos 1.3 y 1.6); (v) el financiamiento adicional es necesario para asegurar que se cumplan los objetivos originales del proyecto. El financiamiento suplementario no afecta negativamente a la viabilidad ambiental, institucional, económica ni financiera del proyecto (párrafos 2.2 y 2.5); la evaluación económica revisada mostró un rendimiento positivo y la revisión ambiental y social actualizada confirmó una observancia considerable de las cuestiones ambientales; (vi) el gobierno no tiene acceso a fuentes adicionales de financiamiento que ofrezcan costos de transacción y vencimientos comparables a los del Banco (párrafo 1.32). Por otra parte, el gobierno valora los beneficios de la asistencia técnica y los procesos de gestión operativa y ambiental que acompañan a los instrumentos financieros del Banco y, en tal sentido, está interesado en llevar a cabo las inversiones del programa con la asistencia financiera del BID (párrafo 1.20); y (vii) el gobierno está al día en sus pagos al Banco.
- 1.31 **Dispensa parcial de la política OP-310.** La presente operación cumple con la política OP-310 con la excepción de la condición (vii), que requiere mantener las proporciones de financiamiento (contrapartida local frente a financiamiento del BID) aprobadas en el actual préstamo. El arreglo pari passu original se fijó con financiamiento del Banco (49%) y contribución de contrapartida (51%), que se financiará íntegramente mediante subvenciones y préstamos en condiciones concesionales de la Unión Europea y la Agencia Francesa de Desarrollo, respectivamente (párrafo 1.8). El financiamiento suplementario propuesto tendría una proporción pari passu de 74% de financiamiento del Banco y 26% como aportación de contrapartida financiada con el presupuesto soberano del gobierno.
- 1.32 Es importante señalar que la política del Banco relativa a la proporción de financiamiento de contrapartida habría permitido contar con un financiamiento del 100% del BID cuando se aprobó el financiamiento del préstamo original en noviembre de 2008. Sin embargo, el gobierno consiguió movilizar un plan de financiamiento atractivo de la UE y la AFD que cubrió casi la mitad de los costos del proyecto. No fue necesaria ninguna aportación directa del presupuesto soberano a la contrapartida local. Actualmente, el gobierno ya no dispone de financiamiento

externo¹³ con términos y condiciones comparables para el financiamiento suplementario. Por esta razón, la propuesta de introducir una contribución de contrapartida significativa del presupuesto del estado no sólo refleja la alta prioridad asignada a la realización de este proyecto, sino también constituye el cumplimiento efectivo del espíritu de la política del Banco sobre financiamiento suplementario con respecto al mantenimiento de las proporciones de los fondos aportados. En consecuencia, la Administración recomienda la aprobación de una dispensa parcial al enunciado de la política “Aumento del financiamiento por sobrecostos de las operaciones en ejecución” (documento GN-2329 que se refleja en la política OP-310) relativa a la proporción de financiamiento de la contrapartida local.

- 1.33 **Estrategia de país del Banco con Suriname.** La recientemente aprobada estrategia de país con Suriname para el periodo 2011-2015 señala al sector del transporte como una de las siete áreas prioritarias abordadas. La estrategia de país (documento GN-2637-3) pone énfasis en la provisión de asistencia a Suriname en su transición hacia un modelo económico más estructuralmente sostenible. En concreto, la estrategia incluye, en su cartera de préstamos indicativa para el periodo 2011-2015, una operación destinada a facilitar el financiamiento suplementario para el PRCMA.
- 1.34 **Justificación.** El PRCMA guarda consonancia con el Plan de Desarrollo de Suriname para el periodo 2012-2016, que considera la infraestructura como factor prioritario para la creación de más oportunidades de desarrollo económico. El PRCMA es concebido como uno de los proyectos clave que se han formulado para comunicar a Suriname con la Guayana Francesa, Guyana y Brasil. Además, el financiamiento suplementario es coherente con las prioridades de la estrategia de país y por consiguiente ha sido incluido en la misma. Por último, el proyecto también es acorde con las prioridades institucionales del Banco, tal como se señala en el Noveno Aumento General de Recursos del BID (documento AB-2764), ya que el corredor Meerzorg-Albina es un corredor de integración estratégica para el comercio entre los puertos de Georgetown (Guyana), Paramaribo y Cayenne (Guayana Francesa). Así pues, el proyecto contribuye a la cooperación y la integración regionales a través de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) y aumenta los resultados del Banco en materia de cobertura vial pavimentada interurbana. El proyecto también está en línea con la prioridad del Noveno Aumento de prestar apoyo a los países pequeños.
- 1.35 **Coordinación con otros donantes.** Se ha mantenido la cooperación mediante reuniones regulares con los donantes para supervisar la ejecución del proyecto, misiones conjuntas de supervisión, inspecciones del proyecto e interacciones con el prestatario y el organismo ejecutor sobre temas críticos de implementación, coordinación en que el Banco ha tomado el liderazgo. El Banco, la Agencia

¹³ En la actualidad se está analizando la posibilidad de obtener financiamiento adicional del Fondo de la OPEC para el Desarrollo Internacional (OFID) para una parte de la contribución de contrapartida del gobierno.

Francesa de Desarrollo y la Unión Europea han seguido participando a lo largo de los años en el diálogo en curso con el gobierno, sobre medidas complementarias para el sector del transporte. Este nivel de colaboración activa entre los donantes se mantendrá hasta la conclusión del PRCMA.

C. Objetivo, resultados previstos, componentes y costo

- 1.36 **Objetivo.** El objetivo principal del proyecto es mejorar el acceso a importantes zonas económicas y facilitar el turismo y la integración regional del país, así como reducir los costos del transporte y mejorar la seguridad vial a través de la rehabilitación y mejora del corredor Meerzorg-Albina.
- 1.37 **Resultados previstos.** Los resultados incluyen los siguientes: (i) reducción de los costos de transporte mediante la disminución de los costos operativos de los vehículos y de los tiempos de viaje, lo que favorecerá el crecimiento económico y el desarrollo social; (ii) disminución de los costos futuros de mantenimiento periódico de las carreteras gracias a la mejora de las condiciones viales; (iii) mejora de las condiciones de seguridad vial en el sistema de carreteras interurbanas, con el consiguiente descenso en el número de accidentes; y (iv) fortalecimiento institucional en las áreas de planificación e implementación de proyectos.
- 1.38 **Componentes.** El financiamiento propuesto servirá para apoyar la ejecución de los siguientes componentes de los préstamos 2062/BL-SU y 2063/OC-SU:
- 1.39 *Componente 1. Obras civiles (US\$47,6 millones).* Este componente aumentará el presupuesto de obras civiles e incluye la escalada de precios. Los recursos del Banco solo se emplearán para las secciones 2A, 2B, 2C y 3; el financiamiento de las obras de la sección 1 será cubierto enteramente con recursos de contrapartida.
- 1.40 La rehabilitación del puente Stolkertsijver, en la sección 2C, incluye el ensanche de su calzada a 7,2 m y la actualización de su capacidad de carga para cumplir con la norma de integración regional del corredor. También se incluirán pasos peatonales a ambos lados. El Ministerio de Obras Públicas ha reanudado el proceso de adquisiciones para la modernización del puente.
- 1.41 *Componente 2. Apoyo para la implementación del proyecto (US\$5,4 millones).* Este componente aumentará el financiamiento para el componente 2 del PRCMA y financiará la continuación de los servicios de consultoría para la supervisión de las obras civiles en el componente 1 hasta el final del periodo de responsabilidad por defectos para todos los contratos.
- 1.42 *Componente 3. Fortalecimiento institucional (US\$600.000).* Este componente servirá para incrementar el presupuesto destinado a fortalecimiento institucional del PRCMA con el fin de: (i) asistir a la Dirección de Vialidad en el fortalecimiento de su estructura orgánica, mecanismos de financiamiento y sistema de gestión del mantenimiento; (ii) llevar a cabo una encuesta de carga por eje, elaborar proyectos de ley sobre el control de la carga por eje y adquirir equipo de pesaje de ejes; y (iii) apoyar al Ministerio de Obras Públicas en la preparación de una estrategia nacional sobre seguridad vial y un plan de acción. Estas actividades son complementarias a las planificadas originalmente en el marco del componente 3 del

PRCMA, y tienen por objeto aumentar la capacidad del gobierno, así como contribuir a la durabilidad de los resultados del proyecto, especialmente en lo que se refiere a la reducción de los costos de transporte y de mantenimiento, y mejora de la seguridad vial.

- 1.43 *Componente 4. Auditoría financiera, seguimiento y evaluación (US\$200.000).* Incluye: (i) auditorías financieras adicionales que se requerirán hasta la conclusión del programa; y (ii) actividades incluidas en el Plan de Seguimiento y Evaluación.
- 1.44 **Costo y financiamiento adicional.** El financiamiento propuesto ha sido fijado en US\$40 millones con una suma prevista de US\$13,8 millones del gobierno, para cubrir la brecha de financiamiento producida por los costos adicionales que implica la finalización del proyecto. En el Cuadro 4 se presenta el desglose de costos.¹⁴

Cuadro 4: Costo y financiamiento adicional
(en millones de US\$)

Categoría	Financiamiento original			Financiamiento suplementario			Presupuesto consolidado		
	BID	Gobierno	TOTAL	BID	Gobierno	TOTAL	BID	Gobierno	TOTAL
1. Rehabilitación corredor Meerzorg-Albina	52,20	56,65	108,85	35,20	12,40	47,60	87,40	69,05	156,45
Obras civiles	52,20	56,65	108,85	35,20	12,40	47,60	87,40	69,05	156,45
2. Apoyo a la implementación	6,00	0,25	6,25	4,00	1,40	5,40	10,00	1,65	11,65
Supervisión	5,25	-	5,25	4,00	1,40	5,40	9,25	1,40	10,65
Costos de la unidad de ejecución del proyecto	0,75	0,25	1,00			-	0,75	0,25	1,00
3. Fortalecimiento institucional	0,20	0,30	0,50	0,60	-	0,60	0,80	0,30	1,10
4. Auditoría financiera, seguimiento y evaluación	0,30	-	0,30	0,20	-	0,20	0,50	-	0,50
5. Imprevistos	1,90	3,60	5,50	-	-	-	1,90	3,60	5,50
6. Escalada de precios	1,90	3,60	5,50	-	-	-	1,90	3,60	5,50
TOTAL	62,50	64,40	126,90	40,00	13,80	53,80	102,50	78,20	180,70

D. Principales indicadores de resultados

- 1.45 Un sistema integral de supervisión y evaluación permitirá valorar y refinar el impacto del programa. Los resultados previstos del proyecto son los siguientes: (i) reducción de los costos generalizados del transporte mediante la disminución de los costos operativos de vehículos y de los tiempos de viaje, lo que favorecerá el crecimiento económico y el desarrollo social; (ii) disminución de los costos futuros de mantenimiento periódico de carreteras, debido a la mejora de las condiciones viales; (iii) mejora de las condiciones de seguridad vial en el sistema de carreteras interurbanas, con el consiguiente descenso del número de accidentes; y (iv) mayor capacidad del gobierno en las áreas de planificación, programación e implementación de proyectos. Entre los principales resultados del proyecto se incluyen los siguientes: (i) 140 kilómetros de carretera rehabilitados; y (ii) actividades y estudios de fortalecimiento institucional.

¹⁴ Los saldos de fondos disponibles (al 25 de octubre de 2012) según el financiamiento original son, por fuente, AFD: €12,2 millones; UE: €11,4 millones; y BID: US\$7,2 millones.

- 1.46 Los indicadores y medios de verificación propuestos optimizan el uso de la información que el Ministerio de Obras Públicas recopilará durante la ejecución del proyecto. Todos los indicadores propuestos cuentan con datos de referencia y la mayoría de los incluidos previamente en el PRCMA presentan mediciones de los niveles alcanzados para 2011. Esta información básica sirve de referencia para la evaluación del PRCMA. Todos los indicadores de productos serán medidos directamente por el Ministerio de Obras Públicas, como también lo serán los indicadores de resultados, o bien éstos serán medidos indirectamente por la policía en el caso de accidentes de tránsito. Estas mediciones y cálculos se compararán con los productos y resultados previstos que se presentan en la matriz de resultados ([Anexo II](#)).
- 1.47 En total, la rehabilitación del corredor Meerzorg-Albina reducirá: (i) el tiempo de viaje de cuatro horas a dos horas y media; (ii) los costos operativos de los vehículos en un 22%; y (iii) los accidentes de tránsito en un 15%. Las mediciones de estos indicadores, tomadas en 2011, mostraron los logros provisionales siguientes: (i) reducción del tiempo de viaje de cuatro a tres horas; (ii) reducción de los costos operativos de los vehículos en un 13% en los 45 km donde se ha aplicado la capa de asfalto; y (iii) disminución del número de accidentes fatales de nueve en 2008 a un promedio de ocho para 2010 y 2011.

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y RIESGOS PRINCIPALES

A. Instrumentos financieros

- 2.1 El financiamiento suplementario propuesto, al igual que el programa original, se llevará a cabo como un proyecto de inversión específico. El financiamiento del Banco se basará en recursos del Capital Ordinario, con periodos de amortización y gracia de 25 años y 3 años, respectivamente. El periodo de desembolso previsto es de 36 meses. El Cuadro 5 presenta el calendario provisional de desembolsos en millones de dólares estadounidenses.

Cuadro 5: Calendario de desembolsos

Fuente	Año 1	Año 2	Año 3	Total
BID (Capital Ordinario)	14,9	15,9	9,2	40,0
Gobierno	7,1	5,2	1,5	13,8
Total	22,0	21,1	10,7	53,8

B. Riesgos de salvaguardias ambientales y sociales

- 2.2 Entre las políticas del Banco aplicables a esta operación figuran la Política de Acceso a Información (OP-102), la Política de Reasentamiento Involuntario (OP-710) y la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703, directivas B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07, B.09, B.11, B.12, B.14 y B.17). Habida cuenta de que la presente operación causará impactos ambientales y sociales locales a corto plazo, para los cuales ya se dispone de medidas de mitigación, el equipo de proyecto ha clasificado la operación dentro de la categoría B.

- 2.3 Durante la preparación del préstamo original en 2008, un equipo de especialistas elaboró la evaluación ambiental y social. La operación propuesta no difiere de los diseños técnicos aprobados y no habrá cambios en la estrategia ambiental adoptada para la operación anterior. La evaluación ambiental y social de la operación anterior llegó a la conclusión de que no se preveía que el proyecto generara impactos negativos de importancia que fueran permanentes, extensos o irreversibles.
- 2.4 Como parte de la preparación de esta operación, se realizó un estudio ambiental y social que confirmó que no hay responsabilidades ambientales pendientes del préstamo anterior, y que las actividades de compensación se habían realizado de conformidad con las políticas del Banco. El estudio recomienda reforzar el componente de comunicaciones y continuar el seguimiento ambiental, prestando especial atención a los procedimientos de una adecuada gestión de los hábitats naturales. El Informe de Gestión Ambiental y Social contiene más información al respecto ([enlace requerido #4](#)).

C. Aspectos principales y riesgos

- 2.5 **Factibilidad económica.** La evaluación económica fue actualizada tomando como base los nuevos costos previstos, los recuentos del tránsito observado durante la construcción del proyecto y los beneficios directos de las mejoras viales, entre ellos los siguientes: (i) ahorro de costos de operación vehicular; (ii) ahorro de gastos de mantenimiento vial; (iii) ahorro de tiempo para el transporte de pasajeros y mercancías; (iv) reducción de accidentes de tránsito, como resultado de la ampliación del ancho de la carretera, los arcones y las aceras; y (v) valor residual de la estructura vial al final del periodo de evaluación. Para evaluar la factibilidad económica de este proyecto, se adoptó la técnica convencional de costo-beneficio aplicando el modelo 4 de desarrollo y gestión de carreteras (HDM 4-v.2.04). Los indicadores utilizados para la comparación con la alternativa sin el proyecto son los siguientes: (i) el valor actual neto de los beneficios correspondientes a los usuarios de carreteras menos el incremento de costos contraídos por el organismo vial, descontados a una tasa del 12% por año; y (ii) la tasa interna de rentabilidad económica. La evaluación de este proyecto de rehabilitación arrojó el resultado siguiente: un valor actual neto de US\$27,8 millones y una tasa interna de rentabilidad económica del 14%; así pues, el proyecto es factible y al final de su ciclo producirá un impacto positivo.
- 2.6 Esta evaluación económica se complementó con varios análisis de sensibilidad, a fin de evaluar los efectos que causaría la reducción del tráfico previsto y el incremento de los gastos de capital y recurrentes. Además, se sometió a prueba el impacto combinado de la reducción de tráfico y el aumento de costos. Las pruebas de sensibilidad muestran que: (i) un aumento del 15% de los gastos de capital y recurrentes da lugar a una tasa interna de rentabilidad económica del 12,8%; y (ii) una reducción del 15% en el volumen de tráfico genera una tasa interna de rentabilidad económica del 13,1%. Estas cifras confirman la solidez del proyecto, que seguiría siendo viable según estas hipótesis.

- 2.7 **Riesgo fiduciario.** El Ministerio de Finanzas es responsable de los registros financieros y la presentación de informes, así como de la firma de todos los contratos y de la administración de las cuentas del Banco y de la Agencia Francesa de Desarrollo en el Banco Central de Suriname. Después del cambio de gobierno acaecido en agosto de 2010, la unidad de ejecución del proyecto fue reducida y disuelta en febrero de 2011, y a finales de junio de 2011 fue restablecida. En marzo de 2012 se llevó a cabo una evaluación de la capacidad institucional que ha determinado un nivel de riesgo fiduciario mediano, ya que las acciones de mitigación antes descritas ya se han aplicado, tales como las medidas adoptadas para reforzar el entorno de control interno, los sistemas de comunicación de datos financieros y contables, así como la capacidad de control externo en vista del compromiso del gobierno de mejorar los sistemas de gestión de las finanzas públicas, tal como se determinó en el ejercicio de contabilidad financiera y gastos públicos efectuado en abril de 2011 (véase el [Anexo III](#)).
- 2.8 A fin de apoyar las acciones de mitigación precedentes, el prestatario cumplirá con las siguientes **condiciones previas al desembolso: (i) la ratificación de una versión modificada del memorando de entendimiento suscrito entre el Ministerio de Finanzas, el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Trabajo, Desarrollo Tecnológico y Medio Ambiente referente a las responsabilidades de ejecución para el proyecto; (ii) la ratificación del manual de operación, finanzas y administración elaborado durante la evaluación intermedia del presente préstamo; y (iii) la designación de un oficial de contratos a tiempo completo para la unidad de ejecución del proyecto.**
- 2.9 **Riesgo de ejecución.** Esta operación suplementaria tiene un reducido riesgo de construcción debido a que las obras viales están actualmente bastante avanzadas. Los riesgos identificables se encuentran principalmente en la sección 1 y la sección 2C. En la sección 1, por tratarse de un espacio periurbano, es probable que las compañías de servicios de utilidad pública y los propietarios formulen peticiones que influyan en la construcción vial, lo cual puede dar lugar a más trabajo. No existen riesgos detectables en la sección 2A y la sección 2B; la primera está prácticamente terminada y la segunda se terminará, según se prevé, en febrero de 2013. La sección 3 presenta un riesgo muy reducido debido a que el contratista ha realizado avances significativos en los últimos meses y dedicado más recursos para acelerar efectivamente el avance físico. Con la aplicación de las cláusulas sobre liquidación por daños y perjuicios y una gestión focalizada por parte del gobierno, la unidad de ejecución del proyecto, el consultor ingeniero supervisor y los donantes, las obras deberían poder finalizar a mediados de 2013.
- 2.10 En el caso de la sección 2C (modernización del puente Stolkertsijver), el aplazamiento de las decisiones sobre adquisiciones podría traducirse en un retraso de la finalización general del corredor. A fin de mitigar este riesgo detectado, el prestatario tendrá que cumplir con la siguiente **condición especial de ejecución: obtener la no objeción del Banco para los documentos de licitación correspondientes a la modernización del puente Stolkertsijver antes del 1 de julio de 2013, habiendo incluido en los documentos de licitación el plan de**

gestión ambiental y social, las especificaciones y los requisitos de supervisión tal como se estipula para todas las obras civiles llevadas a cabo en el contexto del PRCMA, como se expone en la sección 3.04 de las condiciones especiales para las operaciones 2062/BL-SU y 2063/OC-SU.

- 2.11 **Riesgos residuales.** Las reclamaciones de los contratistas recibidas hasta la fecha ascienden a un total de US\$21,4 millones y US\$7,9 millones para la escalada de precios y los costos adicionales derivados de la extensión del plazo, respectivamente. Tanto el supervisor como el consultor especializado en adjudicación contratado por el Banco han elaborado previsiones de la escalada de precios que son coincidentes y alcanzan un total aproximado de US\$11,7 millones y US\$7,3 millones relativos a la extensión del plazo del contratista ya concedida. Las cantidades incluidas en el financiamiento suplementario se basan en las asignaciones que el supervisor haya efectuado para la escalada de precios y otras reclamaciones en su previsión de costo final (párrafo 1.28). **En consecuencia, si se diera el caso de que los contratistas recibieran nuevas reclamaciones, el prestatario cubriría la totalidad de cualquier posible pago mediante recursos de contrapartida local.**
- 2.12 El supervisor, el empleador y los contratistas están manteniendo conversaciones sobre estas reclamaciones, que concluirán a medida que finalicen los contratos de obras civiles financiadas por el Banco actualmente en ejecución (2013), transcurran los periodos de responsabilidad por defectos (2014) y se determinen después las cuentas finales (2015). El nivel de incertidumbre se reduce debido a que la ejecución física general de los contratos financiados por el Banco ha alcanzado el 75% hasta la fecha, con diseños revisados que han sido acordados por todas las partes, y por tanto no se esperan más cantidades ni variaciones. Sin embargo, esta situación requerirá una gestión concentrada. Como condición previa al primer desembolso se ha incluido el nombramiento de un oficial de contratos a tiempo completo para la unidad de ejecución del proyecto (párrafo 2.8). El Plan de Gestión de Supervisión del Banco también incluye el mantenimiento de un experto en contratos y un mediador en casos de controversia para seguir de cerca y analizar las reclamaciones. En la actualidad, el empleador está considerando como posible reconvencción el efecto de la depreciación del dólar surinamés a principios de 2011 y el experto en contratos va a evaluar la fluctuación del tipo de cambio en relación con la cuestión de la aplicación de la escalada de precios.
- 2.13 **Riesgo de sostenibilidad.** Para la sostenibilidad de las inversiones, es necesario efectuar un adecuado mantenimiento vial a fin de que las carreteras completen su ciclo de diseño. El financiamiento para el mantenimiento rutinario está garantizado para las carreteras que actualmente están bajo la responsabilidad de la Dirección de Vialidad y para el corredor (párrafo 1.4). En el financiamiento suplementario se proponen medidas de mitigación en forma de fortalecimiento institucional para esta Dirección en cuanto a su estructura orgánica, sus mecanismos de financiamiento y las actividades de gestión. Por consiguiente, **el prestatario deberá cumplir, antes del 31 de enero de 2013, con la siguiente condición especial de ejecución: emitir los documentos de adquisición para el sistema de gestión del mantenimiento,**

las opciones de financiamiento, el control de carga por eje y otras medidas de seguridad vial conexas.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

A. Resumen de los acuerdos de implementación

- 3.1 **Prestatario y organismos ejecutores.** El prestatario será la República de Suriname y los organismos ejecutores serán el Ministerio de Finanzas, que será responsable de todas las cuestiones financieras (organismo ejecutor financiero); y el Ministerio de Obras Públicas, que se encargará de todos los aspectos técnicos del proyecto (organismo ejecutor técnico). Los organismos ejecutores, a través de una unidad de ejecución separada, compuesta por personal asignado por el Ministerio de Finanzas, el Ministerio de Obras Públicas y el Instituto Nacional para el Medio Ambiente y el Desarrollo de Suriname (NIMOS), tendrán una estructura similar a la que se aplica actualmente al programa en curso.
- 3.2 **Estructura de ejecución.** Las partes que participen en la ejecución del presente proyecto tendrán las siguientes responsabilidades: (i) la unidad de ejecución con su personal asignado por el Ministerio de Finanzas, se encargará de la supervisión financiera del programa; (ii) la unidad de ejecución con su personal asignado por el Ministerio de Obras Públicas, estará a cargo del seguimiento del proyecto, supervisará a los contratistas y los supervisores, verificará todas las actividades del proyecto antes de aprobar los certificados de pago y encargará las obras; y (iii) el NIMOS participará en el seguimiento y la supervisión del plan de gestión ambiental y social.
- 3.3 **Adquisiciones y desembolsos.** Las adquisiciones se llevarán a cabo de acuerdo con las políticas del BID (documentos GN-2349-9 y GN-2350-9), ambas de 2011.
- 3.4 **Reconocimiento de gastos.** De conformidad con la política operativa del Banco (OP-504) sobre reconocimiento de gastos, se reconocerán los recursos de contrapartida en forma retroactiva por una suma de hasta US\$6 millones. Este reconocimiento está justificado teniendo en cuenta que tales gastos corresponden a un proyecto del Banco que está en marcha, con objetivos de desarrollo concretos y necesidades de financiamiento ininterrumpido.

B. Resumen de disposiciones para el seguimiento de resultados

- 3.5 Las disposiciones de seguimiento y evaluación ([enlace requerido#3](#)) incluirán lo siguiente: (i) estados financieros anuales auditados; (ii) planes operativos anuales; (iii) planes de adquisición; (iv) plan de ejecución del programa; (v) informes semestrales de avance; (vi) informe de resultados del préstamo; (vii) misiones administrativas; y (viii) una evaluación final del programa. Una firma de auditores independientes aceptable para el Banco se encargará de llevar a cabo una auditoría externa del programa. El costo de las auditorías se financiará con recursos del programa. Se aplicarán los requisitos usuales del Banco en materia de presentación de informes financieros y se contratará a un evaluador independiente para que realice una evaluación externa después de haberse desembolsado el 90% de los

recursos del préstamo, con el fin de determinar en qué medida se han alcanzado los resultados previstos del programa y valorar su aporte al desarrollo.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo				
Resumen				
I. Alineación estratégica				
1. Objetivos de la estrategia de desarrollo del BID		Alineado		
Programa de préstamos		La intervención contribuye al (i) programa de préstamos para países pequeños y vulnerables y al (ii) programa de préstamos para la cooperación e integración regional.		
Metas regionales de desarrollo		Cobertura de Caminos Pavimentados (Km/Km ²).		
Contribución de los productos del Banco (tal como se define en el Marco de Resultados del Noveno Aumento)		La intervención contribuye al siguiente producto del Banco: kilómetros de carreteras inteurbanas construidas, mantenidas o mejoradas.		
2. Objetivos de desarrollo de la estrategia de país		Alineado		
Matriz de resultados de la estrategia de país		GN-2637-3	La intervención contribuye a dar un respaldo para la integración interna y regional mediante la rehabilitación y el mejoramiento de la sostenibilidad de la infraestructura de transporte.	
Matriz de resultados del programa de país		GN-2661-4	El proyecto está incluido en el Documento de Programación de País 2012.	
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. Resultados de desarrollo - Evaluabilidad		Altamente Evaluable	Ponderación	Puntuación máxima
		9.3		10
3. Evaluación basada en pruebas y solución		9.7	25%	10
4. Análisis económico ex ante		10.0	25%	10
5. Evaluación y seguimiento		7.5	25%	10
6. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		10.0	25%	10
Calificación de riesgo global = grado de probabilidad de los riesgos*		Medio-Bajo		
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		B		
III. Función del BID - Adicionalidad				
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales (criterios de VPC/PDP)				
El proyecto usa otro sistema nacional para ejecutar el programa diferente de los indicados arriba				
La participación del BID promueve mejoras en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:				
Igualdad de género				
Trabajo				
Medio ambiente		Sí	El Instituto Nacional para el medio ambiente y el desarrollo en Surinam (NIMOS) ha comenzado un proceso de contratación de un consultor para la preparación de las guías técnicas para el manejo medio ambiental en proyectos de transporte.	
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto		Sí	Se ha brindado asistencia técnica durante la preparación del proyecto para preparar estudios sobre el aumento de precios y los desafíos institucionales de la Autoridad Vial y de la Plataforma de Seguridad Nacional.	
La evaluación de impacto ex post del proyecto arrojará pruebas empíricas para cerrar las brechas de conocimiento en el sector, que fueron identificadas en el documento de proyecto o el plan de evaluación.				

La intervención está alineada con dos dimensiones del programa de préstamos: i) programa de préstamos para países pequeños y vulnerables y ii) respaldo a la cooperación e integración regionales. La intervención contribuye a la meta regional de desarrollo para mejorar la infraestructura para la competitividad y el bienestar social. En particular, el producto del Banco al que contribuye es: Km de vías interurbanas construidas o mantenidas/mejoradas. La intervención está alineada con la estrategia de país y con el Documento de Programación del País.

El principal objetivo de este préstamo es completar el proyecto estratégico de integración regional del Corredor Meezorg-Albina, cuyo financiamiento original se ha agotado debido al aumento de precios, al prolongamiento de los tiempos de ejecución, a las variaciones cambiarías y a variaciones mayores de lo previsto debido a las revisiones de diseños post contractuales y a la reubicación y renovación de servicios. El proyecto debería mejorar el acceso a zonas económicas importantes y facilitar el turismo y la integración regional del país a través de la disminución de los costos de transporte y de la mejora de la seguridad vial.

La matriz de resultados presenta los indicadores de resultados y productos asociados con los objetivos y componentes del programa. Los indicadores presentados son SMART. El programa incluye un análisis económico actualizado. El plan de monitoreo y evaluación se basa en un análisis costo-beneficio ex-post que debería permitir identificar y cuantificar el impacto del proyecto.

Están identificados los principales riesgos y sus medidas de mitigación.

MATRIZ DE RESULTADOS

Objetivo del proyecto	Tal como se indica en la Propuesta de préstamo para la rehabilitación del corredor de integración Meerzog-Albina (préstamo original 2062/BL-SU y 2063/OC-SU, aprobado en 2008), el objetivo principal del financiamiento suplementario propuesto es mejorar el acceso a importantes zonas económicas y facilitar las actividades de turismo y la integración regional del país, así como reducir los costos de transporte y mejorar la seguridad vial a través de la rehabilitación y mejora del corredor de integración Meerzog-Albina. Al rehabilitar el corredor, el programa mejorará la seguridad del transporte y las condiciones de conducción.
------------------------------	--

Indicadores	Datos básicos	Objetivo	Observaciones
Resultado previsto: Reducción de costos de transporte generalizados y contribución al crecimiento económico y al desarrollo social			
Costos operativos de vehículos en secciones rehabilitadas.	100 (datos básicos) (Medidos para vehículos privados. Durante la ejecución, el indicador también se medirá para autobuses de pasajeros, camiones ligeros y camiones pesados en cada sección rehabilitada).	78 (2015)	Determinadas por el Ministerio de Obras Públicas.
Reducción del tiempo de viaje en los trayectos viales.	4 horas (2008).	2,5 horas (2015) ¹	Determinadas por el Ministerio de Obras Públicas.
Reducción del daño económico provocado por accidentes de tráfico ² .	100 (US\$899.000 por año)	76 (US\$683.240 por año) (2015)	Determinadas por el Ministerio de Obras Públicas.

¹ Las mediciones de este indicador tomadas en 2011 muestran que el tiempo de viaje se ha reducido a 3 horas de las 4,5 horas registradas al inicio del proyecto.

² El valor económico de los accidentes de tráfico tiene en cuenta la gravedad del accidente y asigna los siguientes valores económicos (costo por año): accidente fatal, US\$88.700; accidente con lesiones, US\$5.400; sólo daños, US\$1.100. Véase la evaluación económica [Apéndice 2 HDM4](#). Estos valores económicos se calcularon en función de: (i) accidente fatal: ingreso nacional bruto per cápita descontados durante 20 años a una tasa del 6%; (ii) accidente con lesiones: 70% de un año del ingreso nacional bruto per cápita; (iii) estimación media de consultor de sólo daños. Ingreso nacional bruto per cápita, US\$7.735 (2010) Banco Mundial.

Indicadores	Datos básicos	Objetivo	Observaciones
Resultado previsto: Reducción de costos futuros de mantenimiento vial periódico			
Porcentaje de secciones de la carretera clasificadas según las prioridades de mantenimiento.	0%	100%	Determinadas por el Ministerio de Obras Públicas.
Índice máximo de rugosidad en secciones pavimentadas con asfalto rehabilitadas y reconstruidas ³ .	3,1 m/km+/- 15%	3,9 m/km+/- 15%	Determinadas por el Ministerio de Obras Públicas.
Resultado previsto: Mejorar las condiciones de seguridad vial en el sistema vial interurbano			
Accidentes con víctimas fatales ⁴ .	8 (en 2008)	Reducción del 15% en accidentes con víctimas en el corredor este-oeste Marowijne-Commewijne (2013).	Unidad de ejecución del proyecto.
Accidentes con heridos.	18 (en 2008)	Reducción del 15% en accidentes con víctimas en el corredor este-oeste Marowijne-Commewijne (2013).	Unidad de ejecución del proyecto.

³ Los datos básicos y valores objetivo para el nivel máximo según el índice internacional de rugosidad en las secciones rehabilitadas corresponden a: (i) la situación inmediata después de terminadas las obras civiles (datos básicos); y (ii) la situación después de tres años de avance del programa de mantenimiento (objetivo).

⁴ El indicador disponible actualmente registra los accidentes con víctimas en el corredor este-oeste Marowijne-Commewijne. El método para medir y evaluar accidentes con heridos se perfeccionará y ampliará como parte del seguimiento y evaluación del programa.

Indicadores	Datos básicos	Objetivo	Observaciones
Resultado previsto: Fortalecimiento institucional en las áreas de planificación, programación y ejecución de proyectos			
Sistema de inversiones públicas.	No disponible.	Mejora en la planificación, programación y seguimiento de las inversiones públicas en el sector del transporte. Sistemas implantados y en uso.	Informes semestrales de operación SU-L1028.
Sistema de gestión ambiental y social para el sector del transporte.	No disponible.	Mejora en la planificación, programación y seguimiento de las inversiones públicas en el sector del transporte. Sistemas implantados y en uso.	Determinadas por el Ministerio de Finanzas, el Ministerio de Obras Públicas y NIMOS basándose en el informe de progreso semestral.
Definición de las áreas de reserva vial necesitadas y elaboración de un plan de gestión que incluya las normas y los requisitos para el uso y ocupación de tales áreas.	No disponible.	Mejora en la planificación, programación y seguimiento de las inversiones públicas en el sector del transporte. Sistemas implantados y en uso.	

Productos previstos del proyecto							
Componente 1: Obras civiles	Nivel básico (2009)	Año 1 (2010)	Año 2 (2011)	Año 3 (2012)	Año 4 (2013)	Año 5 (2014)	Observaciones
Rehabilitación de carreteras existentes (km).	0	9	36	73	125	136.9	Informes semestrales de avance de la unidad de ejecución del proyecto.
Estructuras hidráulicas (puentes/alcantarillas).	0/0	0/10	5/40	11/70	12/75	13/78	Informes semestrales de avance de la unidad de ejecución del proyecto.
Obras de seguridad vial.							A completar cuando se disponga de información.

Componente 2: Apoyo a la implementación	Nivel básico (2009)	Año 1 (2010)	Año 2 (2011)	Año 3 (2012)	Año 4 (2013)	Año 5 (2014)	Observaciones
Informes mensuales de supervisión.	0	12	12	12	12	12	Unidad de ejecución del proyecto

Componente 3: Fortalecimiento institucional	Nivel básico (2009)	Año 1 (2010)	Año 2 (2011)	Año 3 (2012)	Año 4 (2013)	Año 5 (2014)	Observaciones
Sistema de gestión del mantenimiento vial aprobado y aplicado (incluye la priorización del mantenimiento por cada carretera).	0	0	0	0	0	1	Unidad de ejecución del proyecto
Estrategia de seguridad vial y plan de acción aprobados e implantados.	0	0	0	0	0	1	Unidad de ejecución del proyecto
Estudio-encuesta del pesaje de ejes.	0	0	0	0	0	1	Unidad de ejecución del proyecto
Máquina portátil para el pesaje de ejes.	0	0	0	0	0	1	Unidad de ejecución del proyecto
Sistema de inversiones públicas establecido.	0	0	0	0	0	1	SU-L1028
Directrices de gestión ambiental y social para proyectos en el sector del transporte desarrolladas.	0	0	0	0	0	1	Unidad de ejecución del proyecto
Plan de gestión para áreas de reserva vial elaborado e implantado.	0	0	0	0	0	1	Unidad de ejecución del proyecto

ACUERDOS FIDUCIARIOS

País:	Suriname
Proyecto:	SU-L1021: Financiamiento suplementario para el proyecto de rehabilitación del corredor de integración Meerzorg-Albina
Organismo ejecutor:	Ministerio de Obras Públicas
Preparado por:	Rinia Terborg-Tel, Especialista en gestión financiera fiduciaria; Lourdes Sánchez-Álvarez, Especialista sénior en gestión financiera fiduciaria, y Roy Parahoo, Especialista principal en adquisición fiduciaria

I. RESUMEN EJECUTIVO

- 1.1 El Proyecto de Rehabilitación del Corredor de Integración Meerzorg-Albina original (PRCMA) (préstamos 2062/BL-SU y 2063/OC-SU) fue aprobado en 2008 por la suma de US\$62,5 millones financiada por el Banco, con US\$64,4 millones de contrapartida aportados por el Gobierno de Suriname. Ahora se propone otorgar un préstamo suplementario de US\$30 millones del Banco y US\$18 millones del Gobierno de Suriname, con el objetivo de cubrir la diferencia financiera y terminar las actividades restantes de construcción de la carretera del proyecto, a fin de que éste pueda alcanzar su objetivo de desarrollo.
- 1.2 Para ejecutar el financiamiento suplementario se empleará el organismo ejecutor vigente encargado de la administración del PRCMA actual. El presente arreglo con el organismo ejecutor se estableció sobre la base de un memorando de entendimiento suscrito entre el Ministerio de Obras Públicas, el Ministerio de Finanzas y el Ministerio de Trabajo, Desarrollo Tecnológico y Medio Ambiente. El Ministerio de Finanzas es responsable de la contabilidad financiera y la presentación de informes, así como de la firma de todos los contratos y de la administración de las cuentas del BID y de la Agencia Francesa de Desarrollo en el Banco Central de Suriname, pudiendo ejercer por tanto la función de firmante autorizado. Al Ministerio de Obras Públicas se le ha asignado la responsabilidad de gestionar los contratos, dirigir la ejecución de las obras y encargarse de la coordinación técnica de la supervisión. Al iniciarse el PRCMA, se llevó a cabo una evaluación de la capacidad institucional de dichos organismos, que se actualizó en marzo de 2012, con el fin de evaluar la capacidad de gestión financiera y, por tanto, el actual nivel de riesgo fiduciario que se ha determinado de grado mediano. A fin de reducir el nivel de riesgo fiduciario, se han formulado diversas acciones de mitigación. Algunas de ellas ya han sido aplicadas por el PRCMA, como la instauración de un sistema de contabilidad para los procesos de registro y presentación de informes. Personal del organismo ejecutor ha sido capacitado en la gestión del sistema. A finales de junio de 2012 se formalizará un manual operativo, financiero y administrativo que describe medidas para fortalecer el entorno de

control interno. Habida cuenta de que la capacidad de gestión y la capacidad financiera del proyecto están divididas en dos organismos estatales diferentes, es importante que la comunicación y la coordinación entre ambas instituciones sean reforzadas por las medidas actualmente en ejecución en el PRCMA y se espera que lo sean. Además, los arreglos fiduciarios incluirán procesos de capacitación continua, de carácter formal e informal, para el personal del organismo ejecutor encargado de las actividades fiduciarias, en cuanto a la comprensión y aplicación de los procedimientos y requisitos del BID. Por último, en el plazo de un año desde la implantación del proyecto de financiamiento suplementario, se llevará a cabo una actualización de la evaluación de la capacidad institucional, a fin de confirmar que las acciones de fortalecimiento emprendidas para reducir el riesgo fiduciario han resultado eficaces.

- 1.3 El riesgo mediano determinado respecto de la capacidad fiduciaria del PRCMA es coherente con el análisis fiduciario del sector público del país que se realizó en abril de 2011 a través del ejercicio de gasto público y responsabilidad financiera (PEFA). Este ejercicio concluyó que los sistemas de gestión financiera pública de Suriname adolecen de dificultades estructurales, institucionales y normativas, deficiencias que limitan la eficacia, la efectividad y la transparencia necesarias para la gestión de los recursos públicos, incluidas las aportaciones extranjeras. Las políticas del Banco en cuanto a adquisiciones se aplicarán de acuerdo con los umbrales de país indicados en las secciones V y VI “Ejecución de adquisiciones”.

II. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR

- 2.1 El contexto fiduciario del organismo ejecutor está documentado en la revisión de gasto público y responsabilidad financiera. La conclusión pertinente indica que el régimen jurídico para la gestión financiera del proyecto está desactualizado y no es acorde con las prácticas óptimas. El gobierno se ha comprometido a mejorar la gestión financiera del proyecto y los sistemas de adquisición con el apoyo del BID a través de la aplicación de un régimen jurídico moderno y la adopción de mecanismos eficaces para realizar estas funciones. La estrategia de país del BID para 2011-2015 aborda las prioridades del Estado en cuanto a la racionalización de (i) el sistema de gestión de inversiones públicas; (ii) las adquisiciones públicas; y (iii) la gestión financiera y auditoría pública mediante un préstamo en apoyo de reformas de política de tres niveles (fortalecimiento de la gestión del gasto público de capital). El enfoque del gobierno apunta a la necesidad de mejorar las herramientas de gestión para conseguir una aplicación y ejecución de proyectos más eficaces. Ello incluye un sistema de adquisiciones que sea competitivo, eficaz, equitativo, eficiente, no obstructivo y transparente; un sistema de gestión financiera que permita la asignación efectiva de recursos; y un sistema de auditoría integral y eficaz que facilite la transparencia y aporte información sobre la calidad de la toma de decisiones y la eficacia del proceso de gestión.
- 2.2 Mientras estas intervenciones no logren arraigarse, no se emplearán los sistemas nacionales de contabilidad y presentación de informes financieros, control interno, auditoría externa y adquisiciones. En consecuencia, la cartera del Banco en

Suriname se gestiona mediante la creación de unidades especiales de ejecución constituidas en los ministerios competentes o en instituciones semiautónomas llamadas paraestatales. Esto está también de acuerdo con el objetivo del gobierno de crear una capacidad sostenible en los organismos del Estado. El Banco presta y dirige apoyo fiduciario y supervisión directos en cuanto a estos arreglos institucionales y ofrece, según sea necesario, capacitación continua y asesoramiento sobre las políticas y procedimientos del Banco.

- 2.3 Con respecto al proyecto de financiamiento suplementario, la unidad ejecutora encargada de la gestión financiera del PRCMA será la responsable de desempeñar las funciones fiduciarias del proyecto. Estas funciones quedaron establecidas en un memorando de entendimiento firmado el 5 de septiembre de 2011 por el Ministerio de Obras Públicas, el Ministerio de Finanzas y el Ministerio de Trabajo, Desarrollo Tecnológico y Medio Ambiente.
- 2.4 El Ministerio de Finanzas es responsable de la contabilidad financiera y la presentación de informes, así como de la firma de todos los contratos y de la administración de las cuentas del BID y de la Agencia Francesa de Desarrollo en el Banco Central de Suriname, pudiendo ejercer por tanto la función de firmante autorizado. El Ministerio de Finanzas ha asignado un experto financiero y un asistente financiero al organismo ejecutor. El Ministro de Finanzas y el jefe de la Oficina Conjunta¹ son los firmantes autorizados para la operación.
- 2.5 Al Ministerio de Obras Públicas se le ha asignado la responsabilidad de gestionar los contratos, dirigir la ejecución de las obras y encargarse de la coordinación técnica de la supervisión. Este Ministerio ha asignado un jefe de contratos y un asistente de contratos al proyecto que se desempeñarán a jornada parcial.
- 2.6 A partir de estos arreglos, se llevó a cabo una evaluación de la capacidad institucional de la unidad de ejecución del proyecto y se determinó que el nivel de riesgo fiduciario era mediano para la gestión financiera y la auditoría externa, mientras que para el control interno se consideró importante. El nivel de riesgo para las adquisiciones es mediano. Con la aplicación de las medidas de mitigación descritas en la sección III, puede reducirse el actual nivel de riesgo a mediano o bajo.

III. EVALUACIÓN DEL RIESGO FIDUCIARIO Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

- 3.1 Para la presente operación, la calificación general de riesgo en la gestión financiera determinada por el organismo ejecutor puede reducirse a nivel mediano o bajo mediante el funcionamiento pleno de las acciones de mitigación abajo mencionadas, que actualmente están en curso y concluirán al inicio del PRCMA:

¹ Unidad Especial creada por el Ministerio de Finanzas para la coordinación y el seguimiento de la cooperación externa.

Riesgos detectados	Riesgo	Medidas de mitigación
<p>Estructura de gestión financiera:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausencia de manual de operaciones con descripción de responsabilidades, funciones y procesos. - La dirección del proyecto efectúa seguimiento inadecuado. 	Mediano	<p>Formalización e implantación de un manual operativo, financiero y administrativo que incluya la descripción de las políticas, los procedimientos y los requisitos de control interno, con el fin de llevar a cabo la adecuada gestión operativa y financiera del proyecto. Las actividades de planificación financiera están claramente diseñadas y ejecutadas con el objeto de cubrir las necesidades de flujo de caja para la ejecución del proyecto.</p> <p>Mejora en la elaboración del plan de ejecución del proyecto, el plan anual de operación, el plan de adquisiciones y el plan financiero, a fin de facilitar la gestión efectiva y eficiente del proyecto.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Competencia en procedimientos de adquisición, desembolsos y presentación de informes financieros del BID. 	Mediano	<p>El personal asignado formalmente a funciones fiduciarias recibirá capacitación continua sobre los procedimientos de adquisición y gestión financiera del Banco.</p>
<p>Escasa comunicación interna y coordinación entre los miembros del equipo gerencial del proyecto compuesto por funcionarios representantes del Ministerio de Finanzas, el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Trabajo, Desarrollo Tecnológico y Medio Ambiente.</p>	Mediano	<p>El manual de operaciones formaliza lo siguiente: flujo de información y documentación, así como funciones, nivel de autoridad y frecuencia de comunicación entre los diferentes ministerios que participan en la ejecución del proyecto.</p>
<p>Actividades de seguimiento y control. Las principales actividades actuales están supervisadas por un consultor ajeno al organismo ejecutor.</p>	Bajo	<p>Fortalecimiento de las capacidades de seguimiento en el organismo ejecutor sobre la ejecución de los contratos principales.</p>
<p>Ejecución lenta de las actividades del proyecto debido a la falta de compromiso pleno de la unidad de ejecución.</p>	Mediano	<p>El personal fiduciario del Banco mantendrá sus visitas de inspección con frecuencia trimestral o anual a fin de comprobar que los arreglos formales descritos en el manual de operaciones y otros documentos de administración se estén ejecutando y que funcionen: sistemas de contabilidad y sistema de controles internos. El personal básico de la unidad de ejecución del proyecto (coordinador de proyecto, experto financiero y jefe de contratos) al que se ha asignado formalmente la responsabilidad de la ejecución, planificación, coordinación y administración financiera del proyecto trabaja a jornada completa.</p>

IV. ASPECTOS A CONSIDERAR EN LAS CONDICIONES ESPECIALES DEL CONTRATO: N/D

V. REQUISITOS Y ACUERDOS PARA LA EJECUCIÓN DE ADQUISICIONES

- 5.1 Todos los registros y archivos serán mantenidos por los organismos ejecutores, de conformidad con las prácticas óptimas aceptadas, y lo harán hasta tres años después de finalizado el periodo de ejecución de la operación. Aplicación de las políticas de adquisición de bienes, obras y servicios distintos de consultoría: para las políticas aplicables de adquisición para bienes, obras y servicios distintos de consultoría, deben consultarse las Políticas para la adquisición de obras y bienes financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2349-9). Aplicación de las políticas para la selección de servicios de consultoría: para las políticas aplicables de adquisición relativas a la selección de consultores, deben consultarse las Políticas para la selección y contratación de consultores financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2350-9).
- 5.2 Métodos y umbrales aplicables a obras, bienes y servicios distintos de consultoría y servicios de consultoría: se aplicará el cuadro de umbrales del BID para Suriname.

VI. ACUERDOS ESPECIALES SOBRE ADQUISICIONES: NINGUNO.

- 6.1 Uso de sistemas electrónicos en línea para la publicación y gestión de los planes de adquisición: el Sistema electrónico en línea para la ejecución de adquisiciones (SEPA), implantado en Suriname en 2010, se empleará para la publicación y actualización del plan de adquisiciones. Está previsto que el organismo ejecutor utilice el sistema SEPA para gestionar sus actividades de adquisición.
- 6.2 Uso de documentos nacionales o de otro tipo diferentes a los documentos usuales del Banco para licitación competitiva: ninguno.
- 6.3 Ejecución de las adquisiciones: las adquisiciones para el proyecto propuesto se llevarán a cabo de acuerdo con las Políticas para la adquisición de obras y bienes financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2349-9), de marzo de 2011, las Políticas para la selección y contratación de consultores financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2350-9), de marzo de 2011, y las disposiciones establecidas en el plan de adquisiciones. Además, para todos los proyectos, el prestatario debe elaborar un borrador de anuncio general de adquisiciones, que presentará al Banco.
- 6.4 Adquisición de obras, bienes y servicios distintos de consultoría: el plan de adquisiciones para el programa, que abarca la duración de la ejecución del proyecto, figura resumido en el Anexo III, donde se indica el procedimiento que debe emplearse para la adquisición de bienes, la contratación de obras o servicios distintos de consultoría. En todos los casos, la revisión de las especificaciones técnicas durante el proceso de selección es responsabilidad del especialista sectorial asignado a la operación.
- 6.5 Adquisición de sistemas informáticos: ninguna.

- 6.6 Adquisición de servicios de consultoría: el plan de adquisiciones para la operación, que abarca la duración de la ejecución del proyecto, figura resumido en el enlace electrónico 5, en el que se indica el procedimiento a usar para la contratación de servicios de consultoría y el método para la selección de los consultores. El prestatario es responsable de preparar y ejecutar el proyecto, y por lo tanto de elaborar los términos de referencia y las listas de candidatos, seleccionar los consultores y conceder los contratos y su posterior administración.
- 6.7 Adquisición de un solo proveedor o contratación directa: a emplear sólo en circunstancias excepcionales y siempre que el Banco no ponga objeción a la justificación presentada.
- 6.8 Selección de consultores individuales: se emplearán consultores individuales en tareas para las que: (a) no se requieran equipos de personal; (b) no sea necesario ningún apoyo profesional externo (a la sede central) adicional; y (c) la experiencia y las calificaciones de la persona sean el requisito principal. Los consultores individuales se seleccionan en función de sus calificaciones para la tarea en cuestión. No es necesario publicar un anuncio y los consultores no tienen que presentar propuestas.
- 6.9 Los consultores serán seleccionados mediante la comparación de calificaciones de al menos tres candidatos, entre los que hayan expresado interés en el trabajo a realizar o hayan sido contactados directamente por el prestatario. Los consultores podrán ser seleccionados en casos excepcionales a partir de una única fuente con la debida justificación. Esta selección deberá llevarse a cabo de conformidad con la sección V (Selección de consultores individuales) del documento GN-2350-9, párrafos 5.1 a 5.4.
- 6.10 Capacitación: el plan de adquisiciones detallado indica a qué servicios de consultoría son aplicables la capacitación y los talleres. De acuerdo con el documento GN-2350-9, si la tarea incluye un componente sustancial de formación o transmisión de conocimientos al personal del prestatario o consultores nacionales, los términos de referencia indicarán los objetivos, la naturaleza, el alcance y las metas del programa de capacitación, incluidos los detalles sobre instructores y alumnos, competencias a impartir, calendario y arreglos de seguimiento y evaluación. El costo del programa de capacitación se incluirá en el contrato del consultor y en el presupuesto para el trabajo.
- 6.11 Gastos recurrentes: incluyen el pago de servicios de utilidad pública y, si los hubiera, otros gastos operativos de oficina de la unidad de ejecución del proyecto.
- 6.12 Contratación anticipada/financiamiento retroactivo: la sección 1.9 de las políticas de adquisición permite el financiamiento retroactivo y la contratación anticipada cuando los procedimientos de adquisición, incluida la publicidad, sean acordes con las políticas de adquisición para que los posibles contratos sean elegibles para financiamiento del Banco. El proceso empleado por el prestatario será examinado por el Banco. El prestatario asumirá esta contratación anticipada por su cuenta y riesgo.

- 6.13 Preferencia nacional: para determinar si es adecuado y necesario hacer uso de la preferencia nacional en la evaluación de ofertas, se debe seguir lo indicado en el apéndice 2 del documento GN-2349-9, párrafos 1 a 6.
- 6.14 Otros requisitos. Uso de documentos nacionales o de otro tipo diferentes a los documentos usuales del Banco para licitación competitiva: ninguno.
- 6.15 Plan de adquisiciones y supervisión: el plan de adquisiciones para la operación que abarca la duración de la ejecución del proyecto figura resumido en el Apéndice IV, donde se indican los procedimientos a emplear para la adquisición de bienes, la contratación de obras o servicios y el método de selección de consultores para cada contrato o grupo de contratos. Se señalan asimismo los casos que requieren precalificación, el costo estimado de cada contrato o grupo de contratos, y el requisito de revisión previa o posterior por parte del Banco. El plan de adquisiciones se actualizará anualmente o cuando se considere necesario, o como lo requiera el Banco.
- 6.16 Umbral de país: Cuadro (miles de US\$) www.iadb.org/procurement

Umbrales (miles de US\$)						
Obras			Bienes			Servicios de consultoría
Licitación pública internacional	Licitación pública nacional	Comparación de precios	Licitación pública internacional	Licitación pública nacional	Comparación de precios	Lista únicamente de nacionales seleccionados
≥1.000	100 – 1.000	<100	≥100	25 - 100	<25	<100

VII. ARREGLOS FIDUCIARIOS PARA LA GESTIÓN FINANCIERA

- A. Programación y presupuesto.** A efectos del programa, el organismo ejecutor y el Banco están actualmente en proceso de elaborar un plan de ejecución del programa que incluirá el plan presupuestario, el plan de adquisiciones y un plan financiero, acorde con un plan de financiamiento de 12 meses que se exigirá al organismo ejecutor anualmente.
- B. Tesorería: desembolsos y flujo de fondos.** El organismo ejecutor abrirá las necesarias cuentas bancarias en dólares surinameses (SRD) y en dólares estadounidenses (USD) en el Banco Central de Suriname para la gestión de los recursos del programa y se facilitará al Banco un listado de los firmantes autorizados.

Dadas las características de los arreglos de ejecución y el actual nivel de riesgo mediano del organismo ejecutor, durante el primer año de implementación, el Banco aplicará dos modalidades de desembolso principales a saber:

- Anticipo trimestral de fondos para cubrir las necesidades administrativas menores y recurrentes del programa.

- Pago directo a proveedores principales (componente de obras) según el calendario de obras.

El organismo ejecutor será responsable de custodiar la documentación original y suficiente para justificar las solicitudes de desembolso.

Después de efectuar una evaluación de la capacidad institucional actualizada, podría aumentarse la frecuencia del anticipo de fondos, así como incluir en la modalidad de anticipo de fondos los componentes principales, contando por tanto con una mayor capacidad de gestión financiera.

- C. Sistemas de contabilidad e información.** El organismo ejecutor utiliza un sistema de gestión contable y financiera existente para llevar a cabo las actividades de contabilidad y presentación de informes financieros del proyecto financiado por el BID que está adaptado a sus necesidades. La contabilización en valores de caja se empleará para la elaboración de informes.
- D. Control interno y auditoría.** El sistema de control interno establecido por el organismo ejecutor debe garantizar de manera razonable que: (i) los fondos del proyecto sean empleados para el propósito previsto; (ii) los activos del proyecto sean salvaguardados adecuadamente; (iii) las transacciones, decisiones y actividades del proyecto sean debidamente autorizadas y documentadas; y (iv) las transacciones del proyecto sean ejecutadas de conformidad con las políticas y procedimientos establecidos que se exponen en los convenios jurídicos. Además, deben definirse claramente los siguientes aspectos: la separación de funciones; los niveles de autoridad de aprobación para la firma de contratos; la asignación de fondos; la recepción de bienes y servicios; y el pago a proveedores y beneficiarios.
- E. Control externo y presentación de informes.** La auditoría externa del programa estará a cargo de una empresa de auditoría independiente aceptable para el Banco. Las auditorías se realizarán de acuerdo con las directrices del Banco para la presentación de informes financieros y la guía de auditoría.
- F. Plan de supervisión financiera.** Personal fiduciario del Banco realizará visitas trimestrales para determinar el correcto funcionamiento de los sistemas de contabilidad, así como la idoneidad del sistema de controles internos.
- G. Mecanismo de ejecución.** El mecanismo de ejecución del PRCMA, gestionado por el Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo y el Ministerio de Obras Públicas, fue modificado en 2011 por el nuevo gobierno, que tomó posesión en agosto de 2010, con la consiguiente incorporación del Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo al Ministerio de Finanzas, lo que exigió ajustar la estructura orgánica y la ejecución del PRCMA. Como resultado, el 5 de septiembre de 2011 se firmó un memorando de entendimiento entre el Ministerio de Finanzas, el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Trabajo, Desarrollo Tecnológico y Medio Ambiente por el que se creó un nuevo organismo ejecutor encargado de la ejecución, el seguimiento y la supervisión del proyecto.

De acuerdo con el nuevo mecanismo de ejecución, el Ministerio de Obras Públicas es responsable de (i) la gestión de contratos y la implementación técnica del proyecto; (ii) la coordinación conjunta con el Ministerio de Finanzas de la cooperación y negociación con el BID, la Comisión Europea y la Agencia Francesa de Desarrollo; (iii) ejercer como representante legal del Estado responsable de dirigir la ejecución de la obra; (iv) la coordinación técnica de la supervisión; y (v) asignar al organismo ejecutor los siguientes miembros del personal que se desempeñan a jornada parcial: coordinador general, coordinador adjunto, jefe de contratos, jefe adjunto de contratos, coordinador de sector, ingeniero de carreteras e ingeniero técnico de carreteras.

El Ministerio de Finanzas es responsable de (i) todos los aspectos financieros del proyecto y representante legal del Estado responsable de firmar todos los contratos; (ii) coordinar conjuntamente con el Ministerio de Obras Públicas la cooperación y negociación con el BID, la Unión Europea y la Agencia Francesa de Desarrollo; (iii) firmar el contrato de préstamo con el BID y la Agencia Francesa de Desarrollo; (iv) firmar y gestionar, en calidad de oficial habilitado nacional, los contratos con la Unión Europea; (v) administrar las cuentas del BID y la Agencia Francesa de Desarrollo en el Banco Central de Suriname; (vi) la comunicación con la Oficina de Deudas del Estado en lo referente al estado del préstamo, los desembolsos y los pagos del préstamo; (vii) asignar el experto financiero y el experto financiero adjunto; (viii) designar firmantes para los pagos relativos a la ejecución del proyecto. El Ministro de Finanzas y el jefe de la Oficina Conjunta son los firmantes autorizados. El Ministerio de Finanzas ha asignado al organismo ejecutor un experto financiero con dedicación exclusiva y un asistente financiero a tiempo parcial.²

El Ministerio de Trabajo, Desarrollo Tecnológico y Medio Ambiente (MATM/NIMOS, Instituto Nacional para el Desarrollo Ambiental de Suriname) es responsable de (i) revisar los informes de evaluación del impacto ambiental y social de la operación; y (ii) supervisar a los contratistas y al supervisor encargado de la gestión ambiental del proyecto. Compete también a dicho Ministerio asignar los expertos ambientales del Instituto aludido para la unidad de ejecución del proyecto. Este cargo de jornada parcial ya existe.

Estos dispositivos de ejecución se aplicarán a la ejecución del financiamiento suplementario para el Programa de Financiamiento Suplementario para el Proyecto de Rehabilitación del Corredor de Integración Meerzorg-Albina.

² El experto financiero administra la cuenta de la AFD y el BID y el asistente financiero gestiona la cuenta de la Comisión Europea, ambos con dedicación exclusiva. Teniendo en cuenta las medidas propuestas en la sección III para el fortalecimiento de la capacidad fiduciaria de la unidad de ejecución del proyecto, se considera adecuada la actual disposición de personal.