

SURINAME

**PROYECTO DE REHABILITACIÓN
DEL CORREDOR MEERZORG – ALBINA**

(SU-L1006)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por Alejandro Taddia (INE/TSP), jefe del equipo de proyecto; Miroslava E. de Nevo (INE/TSP); Vera Lucía Vicentini (INE/TSP); Christopher Persaud (TSP/CGY); Chantal Elmont (CCB/CSU); Kevin McTigue (LEG/SGO) y Caterina Vecco (INE/TSP).

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO

I.	DESCRIPCIÓN Y SEGUIMIENTO DE RESULTADOS	1
A.	Introducción	1
B.	Antecedentes, tratamiento del problema y justificación.....	1
C.	Objetivos, componentes y costo	5
D.	Indicadores de resultados clave	8
II.	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y RIESGOS PRINCIPALES	9
A.	Instrumentos financieros y condiciones contractuales	9
B.	Riesgos de salvaguardias ambientales y sociales	10
C.	Riesgo fiduciario	13
D.	Otros temas clave y riesgos.....	13
III.	PLAN DE APLICACIÓN Y GESTIÓN	15
A.	Prestatario y organismo ejecutor.....	15
B.	Estructura de ejecución	16
C.	Adquisiciones y contrataciones.....	17
D.	Evaluación y seguimiento	17
E.	Actividades futuras para completar los diseños finales.....	17

ANEXOS

Anexos	
Anexos impresos	
Anexo I:	Marco de resultados
Anexo II:	Resumen del plan de adquisiciones

Enlaces Electrónicos
Obligatorios
1. POA http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1487753
2. Arreglos para el seguimiento y la evaluación http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1487664
3. Informe de gestión ambiental y social http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1487738
4. Plan de adquisiciones del proyecto http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1487733
Opcionales
1. Estudio de factibilidad http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1487673 http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1487676
2. Carretera del proyecto http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1485936
3. Mapa del proyecto http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1485954
4. Análisis del tráfico http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1485939
5. Estándares de diseño http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1485946
6. Diseño del pavimento http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1485740
7. Diseño y estándares de autopista http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1485751
8. Diseño de la estructura hidráulica http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1485758
9. Relación de cantidades http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1485874
10. Evaluación económica http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1485879
11. Evaluación de la capacidad institucional http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1485970

SIGLAS Y ABREVIATURAS

AFD	Agencia Francesa de Desarrollo
IIRSA	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
NIMOS	<i>Nationaal Instituut voor Milieu en Ontwikkeling in Suriname</i> [Instituto Nacional para el Medio Ambiente y el Desarrollo de Suriname]

RESUMEN DEL PROYECTO
SURINAME
PROYECTO DE REHABILITACIÓN DEL CORREDOR MEERZORG – ALBINA
(SU- L1006)

Términos y condiciones financieras					
Prestatario: República de Suriname Organismo ejecutor: Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo			Combinación		CO
			FOE	CO	
		Periodo de amortización:	40 años	30 años	25 años
Fuente	Cantidad	Periodo de gracia:	40 años	6 años	5 años
BID (FOE – Combinación)	4,34	Periodo de desembolso:	5 años	5 años	5 años
BID (CO – Combinación)	17,36	Inspección y vigilancia:	N/A	*	*
BID (CO)	40,80	Tasa de interés:	0,25%	Ajustable	Basado en LIBOR
Local	64,40	Comisión de crédito:	N/A	*	*
Total	126,90	Moneda:	Dólar estadounidense de la Facilidad Unimonetaria		
Esquema del proyecto					
Objetivo/descripción del proyecto: El principal objetivo del proyecto 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 Meerzorg-Albina. Los objetivos específicos del programa serán aumentar la fiabilidad del corredor y mejorar las condiciones de conducción mediante la rehabilitación del corredor. Entre los resultados esperados se incluyen los siguientes: (i) disminución de los costos logísticos y de transporte generalizados contribuyendo de este modo al crecimiento económico y al desarrollo social; (ii) reducción de los futuros costos de mantenimiento vial periódico; (iii) una mayor accesibilidad de las comunidades circundantes a mercados y servicios; (iv) mejora de la seguridad vial; y (v) fortalecimiento institucional en las áreas de planificación, programación e implementación de proyectos. Los estudios técnicos se han financiado con recursos del Banco, la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) y la Comisión Europea. El Banco aprobó una operación de cooperación técnica (ATN/OC-10411/SU) para financiar la elaboración de estudios de factibilidad, los diseños técnicos finales y los pliegos de licitación con cargo a los recursos del Fondo para el financiamiento de operaciones de cooperación técnica destinados a la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana.					
Condiciones contractuales especiales: a. Condiciones previas al primer desembolso: (i) constitución de la unidad de ejecución del proyecto; (ii) nombramiento del personal clave de esta unidad de conformidad con los términos de referencia acordados entre el prestatario y el Banco; y (iii) entrada en vigor del Memorando de Entendimiento entre el Ministerio de Finanzas, el Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo y el Ministerio de Obras Públicas con una clara definición de los papeles y funciones así como la asignación de responsabilidades (véase el párrafo 3.1). b) Antes de sacar a licitación las obras civiles, el organismo ejecutor presentará al Banco, para fines de no objeción, los estudios de ingeniería junto con los diseños técnicos finales y, si el Banco lo considera necesario de conformidad con las políticas pertinentes, el plan de reubicación. En caso de ser necesario un plan de reubicación, éste se presentará a VPS/ESG para su verificación con anterioridad a la no objeción del Banco (véase el párrafo 3.8). c) Los documentos de licitación para las obras civiles incorporarán los siguientes requisitos: (i) el plan de gestión ambiental y social así como las especificaciones ambientales generales y particulares (véase el párrafo 2.4); y (ii) una disposición en la que se señale que los contratistas han de contratar a un ingeniero ambiental como parte de su personal de campo (véase el párrafo 2.7). d) Los documentos de licitación para la supervisión incluirán el requisito de que la empresa supervisora contrate a un inspector ambiental como parte de su personal (véase el párrafo 2.7).					

Excepciones a políticas del Banco: Ninguna
El proyecto es coherente con la Estrategia de País: Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
El proyecto califica como: SEQ <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> PTI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SECTOR <input type="checkbox"/> GEOGRÁFICO <input type="checkbox"/> PERSONAL <input type="checkbox"/>
Adquisiciones: Véase el párrafo 3.5.
Fecha de verificación de ESR: 20 de junio de 2008

- (*) La comisión de crédito y la comisión de supervisión e inspección serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos crediticios del Banco, de conformidad con la disposición aplicable de la política del Banco sobre metodología de tipo de interés crediticio para préstamos de Capital Ordinario. En ningún caso la comisión de crédito excederá del 0,75% ni la comisión de supervisión e inspección superará, en un periodo concreto de seis meses, la cantidad resultante de aplicar el 1% a la cantidad del préstamo dividida por el número de periodos de seis meses incluidos en el periodo de desembolso original.

I. DESCRIPCIÓN Y SEGUIMIENTO DE RESULTADOS

A. Introducción

- 1.1 Suriname es uno de los tres países más pobres del Caribe y se halla en una posición inferior dentro del grupo de países medianos de América Latina. Según el Índice de Desarrollo Humano de 2007, Suriname ocupa el 85° lugar de un total de 177 países. Al compararlo con países de PIB similar, Suriname obtiene buenos resultados en lo que se refiere a nivel de alfabetización, escolarización y esperanza de vida. El Gobierno de Suriname ha subrayado la necesidad de mejorar la eficacia y la infraestructura física del sector de transporte del país como elemento clave de una estrategia encaminada a apoyar el desarrollo del sector privado en un contexto de creciente integración regional e internacional. El objetivo de crear y mantener un sistema de transporte eficaz, moderno, fiable, seguro, competitivo y de alta calidad se formula tanto para el sistema de transporte nacional como para el transporte internacional. A este respecto, se apoya plenamente el proceso de integración del transporte en el Caribe y en el continente sudamericano como parte de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA).

B. Antecedentes, tratamiento del problema y justificación

- 1.2 **El sector del transporte.** La red vial de Suriname tiene una extensión de 4.500 km, de los cuales 1.200 km corresponden, en su mayoría, a carreteras primarias interregionales pavimentadas. Las carreteras principales son el corredor este-oeste entre Albina y Nieuw Nickerie y el corredor norte-sur entre Paramaribo y Brokopondo. Cerca del 40% de todos los caminos pavimentados se encuentra en las zonas urbanas de Paramaribo, Albina y Nieuw Nickerie, donde se han realizado importantes obras de rehabilitación en los últimos años. La red vial de Suriname comunica este país con Guyana y la Guayana Francesa mediante los transbordadores que cruzan los ríos Corantijne al oeste y Marowijne al este. En 1998 se puso en marcha el servicio de Ferry Canawaima para cubrir la ruta entre Suriname y Guyana y su mantenimiento corre a cargo de una empresa conjunta establecida entre los dos países.
- 1.3 Entre 2004 y 2007 se realizaron varios estudios del sector del transporte con financiamiento de la Comisión Europea, la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) y el Banco. Durante 2006, el Gobierno de Suriname preparó el Plan de Desarrollo Plurianual 2006-2011.
- a. En 2004 la Comisión Europea financió un estudio de las políticas del sector del transporte a fin de establecer un diagnóstico del sector, formular una propuesta de política y un programa de implementación que consiste en 14 asistencias técnicas destinadas al ámbito de la legislación y el fortalecimiento institucional que beneficiarán principalmente al Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo y al Ministerio de Obras Públicas.
 - b. En 2005, el Banco financió un estudio del sector del transporte con objeto de obtener un diagnóstico del sector, identificar áreas susceptibles de mejoras en términos de eficiencia y efectividad, y formular una estrategia sectorial. En el

estudio se recomendó lo siguiente: (i) crear sistemas de transporte equilibrados; (ii) fijar criterios para priorizar racionalmente los proyectos en el marco de una estrategia general; (iii) facilitar la mejora y la reglamentación del sistema de transporte público; y (iv) mejorar el funcionamiento de las principales cadenas logísticas que sustentan el crecimiento económico del país.

- c. Durante 2006, el Gobierno de Suriname preparó el Plan de Desarrollo Plurianual 2006-2011 que plantea un enfoque estratégico para el desarrollo sostenible del país basándose en los Objetivos de Desarrollo del Milenio. En el sector de infraestructura, el plan reconoce la importancia de la infraestructura física como medio de contribuir al desarrollo y facilitar la producción en el largo plazo, brindar acceso a zonas remotas y facilitar el transporte y la logística. Entre las actividades previstas para el sector, el plan incluye, como primera prioridad, la rehabilitación del corredor este-oeste. Asimismo, el Ministerio de Obras Públicas ha dado prioridad a este proyecto en el marco de su programa de mejoramiento vial.
- d. En 2006, la Comisión Europea financió un estudio de factibilidad para el fortalecimiento institucional del transporte en Suriname que incluyó un plan maestro, un programa de implementación de políticas y el apoyo a la Dirección de Vialidad-Etapa 2. Este estudio aporta los datos, la información, los análisis y las justificaciones necesarios para financiar el programa de asistencia técnica que beneficiará al Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo, al Ministerio de Obras Públicas y a la Dirección de Vialidad.
- e. En 2006, la Comisión Europea financió el estudio de prefactibilidad para la rehabilitación de la carretera Meerzog-Albina. En 2007, el Banco y la AFD cofinanciaron los estudios de factibilidad, así como la preparación de diseños preliminares. En esos estudios se analizaron el proyecto de rehabilitación propuesto y se determinaron opciones para priorizar, reducir o dividir en etapas el alcance del proyecto. Además, en esos estudios, tomando como base diseños preliminares, se identificaron los beneficios e impactos previstos y se evaluó la posible sostenibilidad de los resultados del proyecto.

- 1.4 **Marco institucional.** El Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo formula y aplica las políticas de transporte vial, mientras que el Ministerio de Obras Públicas se encarga de la construcción y el mantenimiento de los puentes y caminos. La red vial está en malas condiciones debido a la falta de mantenimiento y a las deficiencias de construcción y diseño. Según un informe del Banco Mundial publicado en 1998, el 80% de las carreteras de Suriname necesitaba reparación o rehabilitación, y el gasto en mantenimiento vial apenas representaba una décima parte del monto que se consideraba necesario para que fuera adecuado. Si bien la Dirección de Vialidad se estableció como medio para mejorar el mantenimiento vial, no recibió fondos suficientes hasta junio de 2006, cuando se sancionó nueva legislación destinada a asegurar el financiamiento adecuado. Los fondos

disponibles son suficientes para cubrir adecuadamente las necesidades de mantenimiento periódicas sin imponer una carga adicional a las asignaciones presupuestarias futuras del Gobierno de Suriname.

- 1.5 Entre 2000 y 2007, el Ministerio de Obras Públicas ejecutó un programa de inversión por un monto total de alrededor de US\$225 millones, incluidas las necesidades de rehabilitación y mantenimiento periódico a lo largo de 1.200 km. Además, en la actualidad se está ultimando un programa para reconstruir y sustituir 30 puentes de hormigón con un presupuesto de US\$18 millones. El Ministerio de Obras Públicas está concluyendo los acuerdos necesarios para poner en marcha un programa de repavimentación (2008-2012) en 500 km de la red nacional principal, con un presupuesto aproximado de US\$275 millones.
- 1.6 Con la mira de superar el ciclo de fallas viales, el Gobierno de Suriname, con la asistencia técnica de la Comisión Europea, resolvió establecer una Dirección de Vialidad autónoma, financiada con un impuesto sobre el combustible. A dicha Dirección se le encomendó la responsabilidad del mantenimiento ordinario y periódico de la red vial principal, mientras que el Ministerio de Obras Públicas sigue siendo responsable de la construcción de nuevos caminos y de la rehabilitación de la red actual. La Dirección de Vialidad está administrada por una Junta, nombrada por el Ministerio de Obras Públicas y dependiente de éste, que está integrada por representantes del gobierno e interesados del sector del transporte. La Junta y el Ministro acuerdan el programa anual de trabajo de la Dirección de Vialidad. Asimismo, la junta informa todos los años sobre sus actividades al Ministerio de Obras Públicas. En la actualidad, la Dirección de Vialidad se encarga del mantenimiento de aproximadamente 500 km que han sido rehabilitados previamente por el Ministerio de Obras Públicas, para lo que subcontrata las obras de mantenimiento y la supervisión.
- 1.7 **Fortalecimiento institucional.** Después de los estudios financiados por la Comisión Europea (véanse los párrafos 1.3a y 1.3e), se creó un programa de implementación compuesto por diversas asistencias técnicas (€ 3,1 millones) dirigidas a fortalecer la política, la estrategia, la planificación, el diseño organizacional y la gestión de consultorías y contratos de obras en el sector del transporte.
 - a. A nivel estratégico, elaboración y fortalecimiento de políticas en las áreas siguientes: (i) transporte para el desarrollo (vincular la política del sector del transporte a la política nacional; (ii) política y estrategia de transporte; y (iii) plan maestro de transporte.
 - b. El Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo mejoró la aplicación de políticas en las áreas siguientes: (i) integración regional e internacional; (ii) organización del sector aéreo y desarrollo de recursos humanos; (iii) gestión del sector de ríos y canales; (iv) control y regulación del tráfico; (v) implementación del plan maestro; y (vi) legislación del sector vial.

- c. El Ministerio de Obras Públicas mejoró la implementación de políticas en las áreas siguientes: (i) organización del sector vial y desarrollo de recursos humanos; (ii) mantenimiento vial; (iii) control de calidad; (iv) implementación del plan maestro; (v) sistemas de presupuestación y gestión vial; (vi) seguridad vial; (vii) normas viales; y (viii) participación del sector privado.
- 1.8 **Estrategia sectorial del país.** El estudio sobre las políticas del sector del transporte y el plan maestro, publicados en 2003 por el Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo, definen cinco objetivos del sector, a saber: (i) mayor movilidad y eficiencia, incluido el tráfico transfronterizo; (ii) mejor acceso a comunidades remotas y zonas productivas; (iii) mantenimiento eficiente de la infraestructura; (iv) coordinación multimodal a nivel político y estratégico; y (v) fortalecimiento institucional. En agosto de 2006, el Consejo de Ministros aprobó el plan de desarrollo plurianual, un plan quinquenal de desarrollo para el periodo comprendido entre 2006 y 2011 que propone cuatro pilares de desarrollo: (a) buena gobernanza; (b) desarrollo económico; (c) desarrollo social y humano; y (d) igualdad de oportunidades para todos.
- 1.9 En el plan de desarrollo plurianual se calcula que las inversiones necesarias tienen un costo de US\$760 millones y se parte de la hipótesis de que los sectores público y privado financiarán el 66% y el 34% de esas inversiones, respectivamente, a través del presupuesto anual. En el sector de la infraestructura, en el plan se reconoce la importancia de la infraestructura física como medio de contribuir al desarrollo y facilitar la producción en el largo plazo, brindar acceso a zonas remotas y facilitar el transporte y la logística. Entre las actividades previstas para el sector, el plan incluye, como primera prioridad, la rehabilitación del corredor este-oeste.
- 1.10 **Infraestructura regional.** La IIRSA incluye una cartera de proyectos categorizados en 10 ejes de integración y desarrollo y para cada uno de ellos existe un proyecto central, que resulta fundamental para catalizar las sinergias de los proyectos en el eje. Suriname forma parte del Eje del Escudo Guayanés junto con Brasil, Guyana y Venezuela. El proyecto de Mejoramiento de la carretera Albina-Paramaribo-Nieuw Nickerie se definió como uno de los dos proyectos centrales para Suriname. En diciembre de 2004, los presidentes de los países de América del Sur aprobaron la “Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010” cuyo 29° proyecto es el de Mejorías en la vía Nieuw Nickerie-Paramaribo-Albina y Cruce Internacional sobre el Río Marowjine.
- 1.11 **Estrategia del Banco.** La estrategia del Banco en Suriname tiene por objeto apoyar las iniciativas nacionales encaminadas a modernizar y transformar la economía. Conforme a ese objetivo, el Banco apoyará las iniciativas del país mediante tres pilares estratégicos complementarios destinados a modernizar los sectores público y privado y promover la integración del interior. La programación del Banco prioriza nuevas operaciones en la medida en que éstas (i) amplíen las actividades competitivas del sector privado y promuevan la diversificación y la creación de actividades de gran valor agregado; (ii) fomenten el uso de los recursos del sector

primario para actividades orientadas a la exportación; o (iii) apoyen las iniciativas de la IIRSA y la integración del interior.

- 1.12 **Justificación de la participación del Banco.** La estrategia del sector del transporte se centra en cuatro áreas principales: (a) crear un sistema de transporte equilibrado; (b) fijar criterios para priorizar racionalmente los proyectos en el marco de una estrategia general; (c) facilitar la mejora y la reglamentación del sistema de transporte público; y (d) mejorar el funcionamiento de las principales cadenas logísticas que sustentan el crecimiento económico del país. La estrategia se basa en los siguientes principios: (1) priorizar la solución de los problemas más importantes del sistema actual con un uso eficiente de los recursos económicos; (2) adecuar el tamaño de los proyectos al tamaño de la economía nacional y a la capacidad de los organismos ejecutores; (3) atender a los aspectos de accesibilidad e integración; y (4) aprovechar las posibilidades de integración con el resto de América del Sur.
- 1.13 En el marco del proyecto propuesto se financiarán obras de rehabilitación en el corredor Meerzorg-Albina. El Gobierno de Suriname se ha comprometido firmemente con este proyecto y lo considera elemento prioritario de la agenda regional. La mejora del corredor facilitará la integración regional del país, ampliará el acceso de la población a servicios sociales como los de establecimientos médicos y educacionales, mejorará las normas operativas y de seguridad, y propiciará un entorno más atractivo para las inversiones del sector privado, como medio de sustentar el desarrollo económico y social.
- 1.14 **Coordinación con otros donantes.** El Banco empezó hace poco a trabajar en el sector del transporte de Suriname; anteriormente, el sector se financiaba con recursos no reembolsables de la Unión Europea. Sin embargo, en agosto de 2006 el Gobierno de Suriname informó al Banco que, dados el alcance y el tamaño del proyecto para rehabilitar el corredor Meerzorg-Albina, se podría elaborar un programa de financiamiento de múltiples donantes, incluidos la Comisión Europea, la AFD y el Banco. En el marco de las actividades de coordinación entre los donantes, se prepararon los términos de referencia para el estudio de prefactibilidad financiado por la Comisión Europea que posteriormente fueron distribuidos para recabar comentarios de la AFD y el Banco. Como parte del estudio de prefactibilidad se elaboraron términos de referencia para los estudios técnicos, la factibilidad económica, los estudios ambientales y socioculturales y los diseños finales, todos los cuales han sido revisados y acordados por los tres donantes. El Banco aprobó una operación de cooperación técnica (ATN/OC-10411/SU) a fin de financiar los estudios de factibilidad y la preparación de diseños finales para la rehabilitación de la carretera Meerzorg-Albina con cargo a los recursos del Fondo para el financiamiento de operaciones de cooperación técnica destinados a la IIRSA. Estos estudios están cofinanciados por la AFD.

C. Objetivos, componentes y costo

- 1.15 **Objetivos.** El principal objetivo del proyecto es mejorar el acceso a importantes zonas económicas y facilitar las actividades del 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. Los objetivos específicos del programa serán aumentar la fiabilidad del corredor y mejorar las condiciones de conducción mediante la rehabilitación del corredor.
- 1.16 Entre los resultados previstos se incluye la disminución de los costos logísticos y de transporte generalizados, obtenida mediante reducciones en los costos operativos de vehículos y en la duración de trayectos, contribuyendo de este modo al crecimiento económico y al desarrollo social. La rehabilitación de la carretera también debería dar lugar a una reducción de los futuros costos de mantenimiento vial periódico. La mejora del transporte facilitará una mayor accesibilidad de las comunidades circundantes a mercados y servicios. Las intervenciones en “puntos críticos” mejorarán la seguridad vial. Además, el proyecto servirá de apoyo para el fortalecimiento institucional del Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo, especialmente en las áreas de planificación y programación de proyectos, lo que redundará en beneficio del ciclo de preparación del proyecto.
- 1.17 **Componentes.** Los componentes previstos del proyecto son los siguientes: (i) rehabilitación del corredor Meerzorg-Albina, incluidas las obras civiles relacionadas con la reconstrucción y rehabilitación de la carretera; (ii) apoyo a la implementación; y (iii) fortalecimiento institucional.
- 1.18 Componente 1. Rehabilitación del corredor Meerzorg-Albina (US\$108,85 millones). La carretera Meerzorg-Albina (140 km) conecta Paramaribo, la capital de Suriname, con la frontera oriental con la Guayana Francesa, representa casi el 10% de la red primaria nacional y absorbe aproximadamente el 23% del flujo de tráfico del país. El tramo entre Meerzorg y Moengo (95 km) fue construido y asfaltado durante los primeros años de la década de los sesenta, principalmente a través de terrenos planos y pantanales con altitudes inferiores a 10 m. Por su parte, el tramo entre Moengo y Albina (45 km) era un camino de tierra que fue reconstruido y pavimentado a principios de la década de los setenta atravesando una zona de terreno ondulado con elevaciones máximas de 46 m. En la actualidad, la carretera dispone de dos carriles, está pavimentada y su estado puede considerarse entre regular y deficiente, e incluye 14 puentes que abarcan un total de 531,7 m. La calzada, con una anchura entre 6,0 m y 6,3 m, se halla deteriorada en más de 100 km. La carretera no tiene marcas viales y el mobiliario vial se limita a señalizaciones de curvas y a lomos para reducir la velocidad. Como resultado de las evaluaciones de las condiciones de la carretera, se calcula que el alcance de las obras incluye la rehabilitación de pavimento y puentes. El tráfico diario promedio varía entre 1.300 vehículos a lo largo del tramo oriental y 7.400 vehículos en las inmediaciones de Meerzorg.
- 1.19 Desde la construcción de la carretera no se ha llevado a cabo mantenimiento alguno. Las grietas en el asfalto, las deformaciones del pavimento, el hundimiento en los accesos a puentes y otras alteraciones estructurales afectan a más de dos tercios del trazado. Dado que la vegetación invade los arcenes, los conductores se ven obligados a ocupar el centro de la calzada, estrechando su anchura real y

- agravando los peligros del tráfico. En los cruces urbanos, las redes de alcantarillado se desbordan cuando caen chaparrones, lo que pone en peligro el tráfico local y de larga distancia. Las obras de rehabilitación incluyen el reforzamiento de explanadas, la colocación de capas de pavimento resistente y la renovación de estructuras hidráulicas, lo que se traducirá en una considerable mejora de la capacidad de carga y la seguridad vial de la carretera rehabilitada.
- 1.20 El alcance de las obras que se llevarán a cabo en esta carretera incluye las actividades siguientes: (i) ampliación del ancho de la carretera pasando de los actuales 6,0-6,3 m a 7,0 m; (ii) restauración de siete puentes, reestructuración de cinco puentes y construcción de dos nuevos puentes; (iii) mejora de los 60 desagües existentes, sustituyendo 30 y construyendo 30 nuevos; (iv) restauración de intersecciones de marea baja y crecidas en zonas pantanosas; (v) reconstrucción del pavimento reciclando el existente con nuevas técnicas de estabilización; (vi) cualquier reasentamiento que se considere necesario a lo largo de la ruta del corredor como resultado del estudio del plan de reasentamiento; y (vii) mejoras de cruces urbanos y servicios de carretera, lo cual incluye aceras para peatones, paradas de autobús y puestos de estacionamiento y terminales en puntos clave para aumentar la seguridad y los beneficios socioeconómicos. Asimismo, se reubicará adecuadamente la infraestructura de servicios públicos de carretera. En las travesías urbanas se introducirán sólidas interconexiones entre el drenaje de carretera y las redes de alcantarillado urbanas.
- 1.21 Componente 2. Apoyo a la implementación (US\$6,25 millones). En el marco de este componente se financiarán los servicios de consultoría para supervisar las obras civiles del Componente 1 y para llevar a cabo las auditorías y las tareas necesarias de supervisión técnica, ambiental y de seguridad, y concluir los diseños finales. Los costos de la unidad de ejecución del proyecto también se financiarán como parte de este componente.
- 1.22 Componente 3. Fortalecimiento institucional (US\$500.000). Este componente prestará apoyo a (i) el Ministerio de Finanzas y el Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo en la función de planificación y seguimiento de la inversión pública a través del establecimiento de un sistema de inversiones públicas; (ii) el Ministerio de Obras Públicas, mediante una consultoría jurídica y técnica para establecer las zonas de reserva vial necesarias y formular un plan de gestión que incluya las normas y los requisitos para el uso y la ocupación de dichas zonas a lo largo del corredor Meerzorg-Albina; (iii) *Nationaal Instituut voor Milieu en Ontwikkeling in Suriname* (Instituto Nacional para el Medio Ambiente y el Desarrollo de Suriname) (NIMOS), a través de una consultoría de expertos técnicos para la creación de un sistema de gestión ambiental y social para el sector del transporte, lo cual incluye (a) directrices concretas y detalladas y términos de referencia para la evaluación ambiental de proyectos viales, y (b) especificaciones técnicas y socioambientales para la construcción de carreteras, las obras de rehabilitación y mantenimiento y la operación; y (iv) NIMOS y el especialista ambiental de la unidad de ejecución del proyecto, mediante un programa de

formación que será facilitado por el experto ambiental de la empresa de supervisión. Este componente se implementará conjuntamente con el fortalecimiento institucional del Ministerio de Obras Públicas que será financiado por la Comisión Europea (véase el párrafo 1.7).

- 1.23 **Costo.** El costo total de este proyecto es de US\$126,90 millones. El Banco financiará US\$62,50 millones y el Gobierno de Suriname aportará US\$64,40 millones de financiamiento de contrapartida. Los recursos del Banco incluyen (i) US\$21,7 millones procedentes de recursos combinados del Fondo de Operaciones Especiales (FOE) y el Capital Ordinario, considerada como un único préstamo con dos fuentes por desembolsar pari passu con una mezcla de 20% y 80%, respectivamente; y (ii) US\$40,80 millones con cargo al Capital Ordinario. El Gobierno de Suriname está actualmente negociando un préstamo de la AFD (€25 millones), un financiamiento no reembolsable de la Comisión Europea (€17,5 millones) y un financiamiento no reembolsable del Gobierno de los Países Bajos (€15 millones) que financiarían la contrapartida local de este programa.

Categoría	BID	Gobierno de Suriname	TOTAL
1. Rehabilitación corredor Meerzorg-Albina	52,20	56,65	108,85
- Obras civiles y reasentamiento	52,20	56,65	108,85
2. Apoyo a la implementación	6,0	0,25	6,25
- Supervisión, estudios y diseño	5,25	0	5,25
- Costos de la unidad de ejecución del proyecto	0,75	0,25	1,0
3. Fortalecimiento institucional	0,2	0,3	0,5
4. Auditoría financiera	0,3	0	0,3
5. Imprevistos	1,9	3,6	5,5
6. Escalada de precios	1,9	3,6	5,5
Total	62,5	64,4	126,90

D. Indicadores de resultados clave

- 1.24 Un sistema integral de seguimiento y evaluación permitirá evaluar y refinar continuamente el impacto del programa. Los resultados previstos del proyecto son los siguientes: (i) reducción del tiempo de trayecto de los vehículos que circulan por la carretera; (ii) mejora de la relación volumen/capacidad; (iii) disminución del número de accidentes a lo largo del corredor; y (iv) mayor eficiencia y efectividad en la planificación y programación de proyectos de transporte por parte del Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo. Entre los productos clave del proyecto se incluyen los siguientes: (a) kilómetros de carretera rehabilitados; (b) número de estructuras mejoradas; y (c) la realización de actividades concretas de fortalecimiento de capacidad en el Ministerio de Finanzas, el Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo, el Ministerio de Obras Públicas y NIMOS.

- 1.25 Los indicadores y medios de verificación propuestos maximizan el uso de la información que el Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo y el Ministerio de Obras Públicas recopilarán directa o indirectamente durante la ejecución del proyecto. La mayor parte de los indicadores propuestos ya cuentan con datos de referencia para los años 2007 y 2008. Esta información básica sirve de referencia para la evaluación del programa. Todos los indicadores de productos serán medidos directamente por el Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo y el Ministerio de Obras Públicas; los indicadores de resultados serán medidos directamente por el Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo y el Ministerio de Obras Públicas, o indirectamente por la policía en el caso de accidentes de tránsito. Estas mediciones y cálculos se compararán con los productos y resultados previstos presentados en la matriz de resultados. En la siguiente tabla se muestran los indicadores seleccionados y sus respectivos medios de verificación:

Indicador	Medios de Verificación	Frecuencia
Resultados		
Duración media de trayecto/viaje	Informe de progreso semestral presentado el 31 de diciembre de cada año	Anual
Relación volumen/capacidad de la carretera		
Número anual de accidentes/incidentes de tránsito		
Número anual de accidentes mortales		
Productos		
Kilómetros de carreteras mejoradas	Informe de progreso semestral presentado el 31 de diciembre de cada año	Anual
Número de estructuras sustituidas o rehabilitadas		
Mejoras en la seguridad vial		
Actividades de formación de capacidad en el Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo, NIMOS, el Ministerio de Obras Públicas y la unidad de ejecución del proyecto.		

- 1.26 La rehabilitación del corredor Meerzorg-Albina reducirá la duración de trayectos de cuatro horas a dos horas y media, y se calcula que ayudará a disminuir los costos operativos de vehículos en un 22%, así como los daños causados por accidentes de tránsito en un 24%. Entre las categorías de usuarios de carretera, los flujos de beneficios generados por el ahorro de tiempo por trayecto serán por término promedio de un 41%.

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y RIESGOS PRINCIPALES

A. Instrumentos financieros y condiciones contractuales

- 2.1 La rehabilitación del corredor Meerzorg-Albina se llevará a cabo como un proyecto de inversión específico. Entre los recursos del Banco (véase el párrafo 1.23) se incluyen los siguientes: (i) combinación de recursos del FOE y el Capital Ordinario

con periodos de amortización de 40 años y 30 años, respectivamente, y periodos de gracia de 40 años y 6 años, respectivamente; y (ii) recursos del Capital Ordinario con periodos de amortización y gracia de 25 años y 5 años, respectivamente. El periodo de desembolso previsto del proyecto es de 60 meses. La tabla siguiente presenta el calendario de desembolso provisional en millones de dólares estadounidenses.

Fuente	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Total
BID (FOE – Combinación)	2,0	2,34	-	-	-	4,34
BID (CO – Combinación)	8,0	9,36	-	-	-	17,36
BID (CO)	-	7,3	19,40	7,5	6,6	40,80
Gobierno de Suriname	-	13,0	12,5	25	13,9	64,40
Total	10,0	32,0	31,9	32,5	20,5	126,90

B. Riesgos de salvaguardias ambientales y sociales

2.2 El Proyecto de Rehabilitación del Corredor Meerzorg-Albina se considera viable desde el punto de vista ambiental y social. De acuerdo con la evaluación ambiental y social realizada durante el proceso de evaluación del proyecto¹, al mejorar las condiciones físicas, operativas y de seguridad de la carretera, el proyecto puede generar beneficios ecológicos y sociales, entre los cuales figuran, aunque no de forma limitada, los siguientes: (i) aumento del agua que fluye a cada lado de la carretera en travesías de zonas pantanosas, lo que permitirá evitar el efecto barrera que actualmente perjudica a la fauna acuática; (ii) mejora de las instalaciones de drenaje en los cruces urbanos; (iii) mayor seguridad peatonal, sobre todo en zonas urbanizadas y en proximidades a escuelas, hospitales y mercados; (iv) mayor seguridad para los viajeros que se desplazan en vehículos privados y públicos y para el transporte de camiones; (v) reducción del tiempo empleado en cada trayecto y de los costos económicos derivados de las horas de trabajo perdidas debido a retrasos; reducción del nivel de estrés y ruido; (vi) mayor eficiencia en el traslado de productos a los mercados, y mejor acceso a comercios y mercados; (vii) mejora en los servicios de transporte a hospitales y escuelas, y menor tiempo de respuesta para los servicios de bomberos y policía; (viii) reducción en el número y la gravedad de los accidentes entre vehículos y entre vehículos y peatones; (ix) recorte de los costos por kilómetro en el uso de vehículos; y (x) reducciones en las emisiones y contaminación atmosférica local.

2.3 Teniendo en cuenta el tipo, el tamaño y la simplicidad técnica moderada de las obras civiles propuestas, además del hecho de que éstas se realizarán en su mayoría

¹ Como parte de la evaluación ambiental y social se celebraron reuniones con comisarios de distrito en los dos distritos objeto de estudio y reuniones públicas en los tres principales asentamientos urbanos situados a lo largo de la carretera. Asimismo, se llevaron a cabo comprobaciones de campo y se mantuvieron reuniones con grupos afectados a fin de ofrecer a las partes interesadas la oportunidad de expresar sugerencias, preocupaciones y expectativas. El uso de cuestionarios aportó información clave facilitada por la muestra entrevistada, escogida al azar, de los grupos afectados.

dentro del derecho de paso actual de un corredor que atraviesa zonas urbanas y rurales consolidadas, no se prevé que el proyecto genere impactos negativos significativos permanentes, extensos o irreversibles. En general, los impactos negativos previstos se pueden describir como fácilmente identificables, de magnitud menor a moderada, temporales en su duración, restringidos en términos de espacio, fácilmente evitables o controlables aplicando técnicas de mitigación ampliamente disponibles, sencillas desde el punto de vista técnico y eficaces en función del costo, y reversibles en el sentido de que una zona afectada puede volver a su estado original una vez ocurrido un impacto. Los posibles impactos negativos son: (i) aplicación del derecho de paso y reubicación de servicios y pequeños negocios debido a la toma de tierras y el incremento en la necesidad de terreno para construir el trazado de la carretera; (ii) generación de polvo, ruido y humos a causa del funcionamiento del equipo de construcción, las fábricas de asfalto y los vehículos; (iii) congestión de tráfico y obstrucción temporal del acceso a zonas comunitarias y un mayor riesgo de accidentes durante la ejecución de las actividades de construcción; (iv) erosión del suelo y degradación del paisaje con posible sedimentación de masas de agua cercanas debido al movimiento de tierras; (v) contaminación del suelo y del agua y degradación del paisaje provocadas por los desechos y aguas residuales procedentes de áreas de trabajo, depósitos de equipo y fábricas de asfalto; (vi) rotura accidental de tuberías y líneas de servicios e interrupción temporal de servicios durante la excavación y retirada del pavimento. En la zona del proyecto no existe riesgo evidente de posibles accidentes importantes relacionados con el transporte de materiales o productos peligrosos habida cuenta de las aparentes pequeñas cantidades de estas sustancias que son transportadas por carretera en la zona.

- 2.4 Los posibles impactos negativos serán reducidos en gran parte mediante la aplicación efectiva de las especificaciones de gestión ambiental incluidas en los documentos de licitación y los contratos de construcción. Además, se ha elaborado una serie de procedimientos, protocolos y especificaciones y se ha recomendado su aplicación durante las fases de construcción y posteriores a la construcción. Estos han sido incluidos en el plan de gestión ambiental y social y en las especificaciones ambientales generales y particulares que formarán parte de los documentos de licitación para obras civiles.
- 2.5 En la evaluación ambiental y social se determinó que, a pesar de no observarse edificios o residencias en el derecho de paso, algunos establecimientos comerciales y pequeños vendedores ambulantes han usurpado partes del derecho de paso a fin de ganar más espacio para sus clientes. Estas usurpaciones van desde la colocación de puestos de fruta o verdura en los arcones de la calzada, el levantamiento de vallas por encima de las cunetas llegando incluso a la propia vía, la ocupación de canales de drenaje y el uso de arcones como entradas y patios, hasta la construcción de suelos y terrazas de hormigón para comer al aire libre y vender mercancías. Los diseños de ingeniería finales incluirán la reducción del ancho del derecho de paso así como la aplicación de medidas de seguridad vial concretas en esas áreas urbanas con objeto de minimizar las afectaciones de esas estructuras permanentes. Si el

reasentamiento de algunos de estos negocios resultara inevitable, el proyecto incluirá recursos para financiar medidas de compensación adecuadas, de conformidad con la Política del Banco OP-710, que incluye la compensación por la pérdida de bienes, la alternativa de reubicar las estructuras a los patios disponibles en la parte trasera de las propiedades y la reubicación de estos pocos negocios en un lugar cercano a la carretera con espacio exclusivo para estacionamiento. En caso de ser necesario un plan de reubicación, éste se presentará a VPS/ESG para su verificación, antes de la no objeción del Banco en cuanto al proceso de licitación. Asimismo, el Banco está llevando a cabo una cooperación técnica (ATN/KP-10720/SU, con recursos no reembolsables del Fondo Coreano para la Reducción de la Pobreza), que ayudará a los pequeños comerciantes pobres a reforzar sus actividades de desarrollo comercial y comunitario mediante la mejora de sus organizaciones comunitarias, la gestión de áreas privadas y públicas, la iniciativa microempresarial, la identificación de mecanismos financieros, la formación de capacidad y la mejora de las actuales condiciones de desarrollo y operación.

- 2.6 Por lo que se refiere a la legislación, Suriname no cuenta con ninguna ley específica sobre temas ambientales, aunque existen diversas normas que regulan diferentes categorías del medio ambiente, a saber, suelo, agua, aire, explotación de recursos naturales, protección de la naturaleza, planificación psíquica, condiciones de trabajo, salud, cultura, sonido y desechos. El marco institucional para el manejo del medio ambiente de Suriname se basa en (a) *Nationale Milieuraad* (Consejo Nacional para el Medio Ambiente), un organismo político y asesor de la mayor instancia posible, la Presidencia de Suriname, y (b) NIMOS, que es el brazo ejecutivo y de investigación del Consejo y tiene personalidad jurídica de fundación. NIMOS publicó en marzo de 2005 las directrices de evaluación ambiental; volumen I, genéricas. Después de analizar las directrices de NIMOS y habiendo establecido su considerable equivalencia con respecto a la Política de Medio Ambiente y las directrices correspondientes del BID, se llevó a cabo una fase de verificación para el proyecto para posteriormente ser clasificado dentro de la categoría B. En mayo de 2008, se presentó a NIMOS la evaluación ambiental y social con objeto de realizar las fases de revisión, decisión y seguimiento.
- 2.7 **Supervisión, inspección y seguimiento.** La empresa de ingeniería supervisora que se contrate nombrará a un inspector ambiental que será responsable de supervisar y evaluar que los contratistas de construcción cumplan el plan de gestión ambiental y social, e impartirá formación al personal de la unidad de ejecución del proyecto y los contratistas. Los contratistas de construcción nombrarán a un ingeniero ambiental calificado que asumirá la responsabilidad de aplicar el plan durante la construcción y en etapas posteriores, y actuará de enlace con el inspector ambiental del ingeniero supervisor. Los contratistas prepararán, al principio de la construcción, un plan de respuesta de emergencia que incluirá objetivos, procedimientos para fines de notificación e información, así como el establecimiento de una respuesta ad hoc de emergencia ante derrames. Con objeto de hacer seguimiento del cumplimiento de las disposiciones estipuladas en el

permiso ambiental, el personal de NIMOS asignado a la supervisión de la unidad de ejecución del proyecto servirá de enlace con el inspector ambiental del ingeniero supervisor. El Banco supervisará la ejecución de la operación a lo largo de todas las etapas del proyecto. Los requisitos para contratar tanto al inspector ambiental como al ingeniero ambiental formarán parte de los documentos de licitación para la supervisión y las obras civiles, respectivamente.

C. Riesgo fiduciario

- 2.8 El Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo tiene experiencia en la administración de proyectos con financiamiento internacional. Los procedimientos de gestión financiera para fondos locales presupuestarios en cada ministerio se basan en los procedimientos y mecanismos aplicados por el Ministerio de Finanzas. Dicho Ministerio centraliza todos los fondos y procedimientos de tesorería y registra las cifras finales para los fondos presupuestarios. Los procesos institucionales de contabilidad y presupuestación dentro de cada ministerio son principalmente para el control y la gestión institucionales. Los proyectos con financiamiento extranjero forman parte del presupuesto del Ministerio de Finanzas, el mismo que se encarga de dar las aprobaciones finales para gastos. El Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo está preparando un sistema integrado de gestión de las actividades contables y de presupuestación que se espera que esté en funcionamiento durante 2008; el uso de un sistema de registro redundante, como el utilizado por el Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo para las transacciones de proyecto, se acepta como una buena práctica.
- 2.9 El Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo dispone de controles internos satisfactorios sobre aspectos de gestión financiera, especialmente en lo que se refiere al presupuesto operativo, incluidas las aprobaciones, las revisiones de auditoría interna y las revisiones presupuestarias y contables para todas las transacciones. La función de auditoría externa gubernamental recae sobre *Centrale Landsaccountantsdienst* (CLAD), un organismo gubernamental dependiente del Ministerio de Finanzas. Aunque este organismo actúa como oficina de auditoría externa, sus vínculos y dependencia del brazo ejecutivo del gobierno son evidentes. No se aplican las normas de auditoría internacionales dado que están vigentes las locales.

D. Otros temas clave y riesgos

- 2.10 **Factibilidad económica.** En la evaluación económica de este proyecto se consideraron, como parte de los costos, la construcción de obras civiles, la aplicación de las medidas socioambientales, la retirada de líneas de servicios y el mantenimiento durante la vida prevista de la carretera. Los posibles beneficios económicos derivados de la rehabilitación de la carretera procederán de (i) ahorros en el costo operativo de vehículos; (ii) ahorros en los gastos de mantenimiento de la carretera; (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 arcenes y las aceras; y (v) valor residual de la estructura vial al final del periodo de evaluación.

- 2.11 Para evaluar la factibilidad económica de este proyecto, se adoptó el método del excedente del consumidor aplicando el modelo HDM IV- v.2.04. Los indicadores utilizados para la comparación con la alternativa sin proyecto son los siguientes: (i) el valor actual neto (VAN) 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; (ii) la tasa interna de rendimiento económico; y (iii) la relación VAN/COV, en el que COV corresponde al valor actual del total de los costos del organismo vial. La evaluación de este proyecto de rehabilitación arrojó el resultado siguiente: un VAN de US\$142,8 millones, una tasa interna de rendimiento económico del 26,5% y una relación VAN/COV del 1,71.
- 2.12 Esta evaluación económica se complementó con análisis de sensibilidad a fin de evaluar la repercusión de reducir el tráfico previsto e incrementar 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 mostraron que (i) una reducción del 15% en el volumen de tráfico da lugar a una tasa interna de rendimiento económico del 14,2%; (ii) un aumento del 15% en los gastos de capital y recurrentes da lugar a una tasa interna de rendimiento económico del 24,2%; y (iii) una reducción del 15% del volumen de tráfico combinada con un incremento del 15% en los gastos de capital y recurrentes arroja una tasa interna de rendimiento económico del 12,9%. Estos resultados indican que el rendimiento económico del proyecto es sensible a las reducciones del volumen de tráfico, mientras que los aumentos de costos no producen reducciones significativas del rendimiento económico del proyecto.
- 2.13 **Estrategia de mantenimiento.** Las actividades de mantenimiento vial adecuadas repercuten positivamente en la sostenibilidad de las inversiones, lo que permite que la carretera complete todo el ciclo de diseño. El Gobierno de Suriname estableció la Dirección de Vialidad como medio para mejorar el mantenimiento ordinario y periódico, mientras que el Ministerio de Obras Públicas sigue siendo responsable de la construcción de nuevos caminos y de la rehabilitación de la red actual. Después de que el Ministerio de Obras Públicas finaliza las obras de rehabilitación, los caminos o carreteras se transfieren a la Dirección de Vialidad, quien asume la responsabilidad del mantenimiento necesario e incluye las actividades en su programa de trabajo anual. El Ministerio de Obras Públicas ha transferido 500 km de carreteras principales que actualmente son mantenidos por la Dirección de Vialidad, quien subcontrata las obras de mantenimiento y la supervisión. La ley en virtud de la cual se estableció la Dirección de Vialidad incluye la transferencia del corredor Meerzorg-Albina una vez finalizadas las obras de rehabilitación.
- 2.14 **Análisis financiero.** La estrategia del Gobierno de Suriname para gestionar su infraestructura vial se basa en dos fuentes financieras, a saber: (i) recursos externos

para financiar inversiones de capital; y (ii) recursos internos para financiar actividades de mantenimiento.

- 2.15 En la Estrategia de País con Suriname (documento GN-2459), aprobada en 2007, se estableció como caso básico un presupuesto para préstamos con garantías soberanas de US\$75 millones para 2007-2008 y se incluyó la posibilidad de una hipótesis de financiamiento mayor de hasta US\$115 millones, dependiendo de consideraciones sobre sostenibilidad de la deuda y la aceleración de reformas, concretamente la liquidación de atrasos de deuda y la evaluación periódica que indique mejoras en las condiciones macroeconómicas y de la deuda. Tomando como base la revisión del Banco, se justificó un giro a la hipótesis de financiamiento superior que se señala en la Estrategia de País. Los apartados siguientes presentan un resumen de los resultados de dicha evaluación:
- a. **Desarrollo macroeconómico** (basado en el Artículo IV del informe de 2006 del FMI). Los principales indicadores macroeconómicos han mostrado mejoras constantes en los últimos años. El crecimiento del PIB real ha promediado por encima del 6% desde 2003, y la inflación descendió del 28% en 2002 al 5% en 2006. La cuenta corriente de la balanza de pagos pasó de un déficit del 6% a un superávit del 5%. Las reservas internacionales netas aumentaron de US\$102 millones en 2002 a US\$263 millones en 2006.
 - b. **Gestión fiscal.** Recientes cambios legislativos han reforzado el marco contable para la gestión de la deuda, siendo el Ministerio de Finanzas el organismo al que se le ha concedido la autoridad exclusiva para contraer deuda pública. En lo que se refiere al desempeño fiscal, el déficit fiscal promedió un 1,1% del PIB en el periodo 2003-2006, partiendo de un 5,8% en 2002.
 - c. **Atrasos de deuda.** La mayor parte de los atrasos de deuda pendientes con socios bilaterales han sido liquidados. Los únicos atrasos que todavía siguen pendientes son los relacionados con Estados Unidos y Brasil, y el Gobierno de Suriname está negociando el acuerdo de un programa para liquidar estos atrasos.
 - d. **Gestión de la deuda.** El marco para la gestión de la deuda está definido en parte por el establecimiento de límites legales para la deuda interna y externa. En los últimos años, el desempeño se ha situado cómodamente dentro de estos límites e incluso ha mejorado. La rápida reducción en los índices de endeudamiento se atribuye a un mayor crecimiento del PIB y a que se presta más atención a la gestión fiscal y de la deuda.

III. PLAN DE APLICACIÓN Y GESTIÓN

A. Prestatario y organismo ejecutor

- 3.1 El prestatario será la República de Suriname y el organismo ejecutor el Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo, a través de una unidad de

ejecución del proyecto separada. Esta unidad será responsable del cumplimiento de los procedimientos técnicos, administrativos y financieros relacionados con la ejecución del proyecto, así como de su planificación, seguimiento, supervisión y evaluación. Esta unidad estará constituida, como mínimo, por un coordinador general y debería contar, al menos, con personal de los siguientes cargos superiores: (i) ingeniero de autopistas; (ii) experto ambiental; y (iii) especialista financiero. A continuación se enumeran las condiciones que deben darse antes del primer desembolso: (a) constitución de la unidad de ejecución del proyecto; (b) nombramiento del personal clave de la unidad en función de los términos de referencia acordados entre el prestatario y el Banco; y (c) entrada en vigor del memorando de entendimiento entre el Ministerio de Finanzas, el Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo y el Ministerio de Obras Públicas con una clara definición de los papeles y funciones, así como la asignación de responsabilidades.

B. Estructura de ejecución

- 3.2 Las partes que participen en la ejecución del presente proyecto tendrán las siguientes responsabilidades: (i) Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo: será el organismo ejecutor y será responsable de la implementación del proyecto. También será el interlocutor clave con el Banco; (ii) Ministerio de Obras Públicas: se encargará del seguimiento del proyecto, para lo cual supervisará a contratistas y supervisores y verificará todas las actividades del proyecto antes de la aprobación de los certificados de pago y del encargo de las obras; (iii) Ministerio de Finanzas: estará a cargo de la supervisión financiera del programa y de los recursos del préstamo destinados al programa; y (iv) NIMOS: participará en el seguimiento y la supervisión de los aspectos ambientales de la aplicación del plan de gestión ambiental y social durante la construcción de la carretera. Luego, durante la fase de operación y mantenimiento, participará conforme sea necesario.
- 3.3 El organismo ejecutor tendrá las siguientes responsabilidades durante la implementación del programa: (a) preparar y obtener la aprobación del Banco para todos los documentos de licitación necesarios para contratar a los contratistas de obra civil y las empresas de consultoría; (b) llevar a cabo, controlar y registrar todos los procedimientos administrativos y contables necesarios; (c) coordinar los procesos de licitación de conformidad con las normas del Banco y del Gobierno de Suriname; (d) supervisar las obras de rehabilitación y los contratos de construcción mediante empresas de consultoría contratadas específicamente para ese propósito; (e) mantener los controles contables y financieros adecuados así como los sistemas necesarios de archivo de documentación de respaldo para que el Banco y la empresa de auditoría externa puedan llevar a cabo sus labores de verificación; (f) preparar y presentar al Banco las solicitudes de desembolso acompañadas de la correspondiente justificación de gastos; (g) preparar y presentar al Banco informes semestrales sobre el fondo rotatorio, la ejecución del programa, incluidas actualizaciones anuales del plan anual de operaciones, los informes financieros auditados así como otros informes financieros que requiera el Banco; (h) registrar y

controlar los resultados del programa mediante los indicadores acordados; y (i) atender y resolver los reclamos de contratistas y abordar los ajustes contractuales relacionados. Asimismo, el organismo ejecutor mantendrá ficheros independientes para las operaciones del programa, y facilitará el seguimiento financiero y contable de los recursos del Banco y de la contrapartida local, de acuerdo con los requisitos del Banco.

- 3.4 Los contratistas que lleven cabo las obras civiles para la rehabilitación de la carretera Meerzorg-Albina serán supervisados por una empresa de ingeniería contratada por el organismo ejecutor, de conformidad con los términos de referencia acordados con el Banco y usando procedimientos de licitación pública internacional. Esta empresa también se encargará de la supervisión de los aspectos ambientales de la obra civil, la capacitación en el lugar de trabajo de NIMOS y la unidad de ejecución del proyecto (véase el párrafo 1.22). Además elaborará un manual y procedimientos aplicables durante las inspecciones a las estructuras (drenaje, desagües, puentes) que incluyan la identificación de zonas para ser inspeccionadas, los métodos para realizar las inspecciones, las actividades de mantenimiento regular y periódico requeridas, etc.

C. Adquisiciones y contrataciones

- 3.5 La licitación de contratos para ser financiados con recursos del préstamo se llevará a cabo de acuerdo con las Políticas para la adquisición de obras y bienes financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2349-7), y las Políticas para la selección y contratación de consultores financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2350-7), ambas de julio de 2006.

D. Evaluación y seguimiento

- 3.6 La estrategia de seguimiento y evaluación incluirá lo siguiente: (i) estados financieros auditados anuales; (ii) plan anual de operaciones; (iii) informes de progreso semestrales; (iv) revisión intermedia; y (v) revisión final.

E. Actividades futuras para completar los diseños finales

- 3.7 La preparación de diseños técnicos detallados necesarios para licitar las obras se financia parcialmente a través del proyecto ATN/OC-10411/SU, que en la actualidad está ejecutando el Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo con recursos del Fondo para el financiamiento de operaciones de cooperación técnica destinados a la IIRSA. Estos diseños constituirán el conjunto inicial de obras objeto de licitación. Los recursos disponibles en la cooperación técnica se complementarán con el financiamiento del presente préstamo (véase el párrafo 1.21).
- 3.8 Antes de sacar a licitación las obras civiles, el organismo ejecutor presentará al Banco, para no objeción, los estudios de ingeniería y los diseños técnicos finales y, si fuera necesario, el plan de reubicación. En caso de requerirse tal plan, éste se presentará a VPS/ESG para verificación, antes de la no objeción del Banco.

PROYECTO DE REHABILITACIÓN DEL CORREDOR MEERZORG – ALBINA (SU-L1006)

MATRIZ DE RESULTADOS

Objetivo del proyecto	Ayudar a mejorar el acceso a importantes zonas económicas y facilitar las actividades del turismo y la integración regional del país, así como a reducir los costos de transporte y aumentar la seguridad vial.
------------------------------	---

Indicadores de resultados	Nivel básico 2008	Nivel objetivo 2013	Observaciones
Reducción en duración de trayectos viales.	4 horas	2,5 horas	Determinadas por el Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo, en función del informe de progreso semestral.
Reducción en costo operativo de vehículos.	100 (base)	78	Determinadas por el Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo, en función del informe de progreso semestral.
Reducción del daño económico provocado por accidentes de tráfico a lo largo del corredor.	100 (base)	76	Determinadas por el Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo, en función del informe de progreso semestral y registros de la policía.
Reducción del número de accidentes mortales.	54	38	
Mayor eficiencia y efectividad en la planificación y programación de proyectos de transporte.	Sistema de inversión pública: no disponible. Sistema de gestión ambiental y social para el sector del transporte: no disponible. Establecimiento de las zonas de reserva vial necesarias y formulación de un plan de gestión que incluya las normas y los requisitos para el uso y la ocupación de dichas zonas: no disponible.	Mejora de la planificación, programación y seguimiento de inversiones públicas en el sector del transporte. Sistemas aplicados y en uso.	Determinadas por el Ministerio de Finanzas, el Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo, el Ministerio de Obras y Transporte y NIMOS, en función del informe de progreso semestral.

Componente	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Objetivo	Observaciones
Componente: rehabilitación de carretera								
Productos								
Rehabilitación de carreteras existentes, incluidas estructuras hidráulicas (puentes, desagües, drenajes, etc.) y obras de seguridad vial.	0 km	9 km	36 km	36 km	36 km	23 km	140 km	Informes de progreso semestrales de la unidad de ejecución del proyecto.
Resultados								
Reducción en la duración del trayecto vial.	4 h			1 hora		2,5 h	2,5 h	Informes de progreso semestrales de la unidad de ejecución del proyecto.
Reducción en el costo operativo de vehículos.	100	99	93	87	82	78	78	
Reducción en el daño económico de los accidentes de tránsito.	100	99	92	86	80	76	76	
Reducción en el número de accidentes mortales.	54	53	49	45	41	38	38	
Componente: fortalecimiento institucional								
Productos								
Actividades de formación de capacidad en el Ministerio de Finanzas y el Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo: <ul style="list-style-type: none">• Establecimiento de un sistema de inversión pública.• Diseño de un modelo operativo para planificar, programar y supervisar inversiones públicas.• Provisión de recursos tecnológicos y aplicación informática comercial de base de datos.	Sistema no disponible.	Sistema creado. Base de datos poblada.					Sistema aplicado y en uso.	Informes de progreso semestrales de la unidad de ejecución del proyecto.
Actividades de formación de capacidad en NIMOS: <ul style="list-style-type: none">• Desarrollo de un sistema de gestión ambiental y social para el sector del transporte, lo cual incluye (a) directrices concretas y detalladas y términos de referencia para la evaluación ambiental de proyectos viales; y (b) especificaciones técnicas y socioambientales para la construcción de carreteras, obras de rehabilitación y mantenimiento y operación.	Sistema no disponible.	Directrices y términos de referencia elaborados.	Especificaciones elaboradas.				Sistema aplicado y en uso.	
Actividades de formación de capacidad en el Ministerio de Obras Públicas: <ul style="list-style-type: none">• Establecimiento de las zonas de reserva vial necesarias y formulación de un plan de gestión que incluya las normas y los requisitos para el uso y la ocupación de dichas zonas.	Sistema no disponible.	Normas elaboradas.					Sistema aplicado y en uso.	

Componente	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Objetivo	Observaciones
<u>Resultados</u>								
Mayor eficiencia y efectividad en la planificación y programación de proyectos de transporte.	Sistemas no disponibles	El Ministerio de Finanzas y el Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo mejoran el sistema de inversión. El Ministerio de Obras Públicas aplica las normas de derecho de paso.	NIMOS aplica sistemas de gestión ambiental y social.				Sistemas aplicados y en uso.	Determinadas por el Ministerio de Finanzas, el Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo, el Ministerio de Obras y Transporte y NIMOS, en función del informe de progreso semestral.

PROYECTO DE REHABILITACIÓN DEL CORREDOR MEERZORG – ALBINA (SU- L1006)
PLAN DE ADQUISICIONES

Nº	Descripción del contrato y costo estimado de la adquisición o contratación	Método de adquisición¹	Revisión (ex ante o ex post)	Fuente de financiamiento y porcentaje		Preselección (Sí/No)	Fechas estimadas		Estado (pendiente, en proceso, adjudicada, cancelada)
				BID %	Local/otra %		Publicación de aviso específico de adquisición	Finalización del contrato	
Servicios de consultoría									
	Servicios de consultoría de ingeniería para la supervisión de mejoras en el corredor vial - US\$4,5 millones.	SBCC	Ex ante	100	0	Lista corta	Sept. de 2008	Sept. de 2013	Pendiente
	4 consultores individuales para las posiciones clave de la unidad de ejecución del proyecto: Coordinador general, ingeniero de autopistas, experto ambiental y especialista financiero – US\$400.000.	3 CV	Ex ante	75	25	Lista corta	Noviembre de 2008	Enero de 2011	Pendiente
	1 consultor internacional (Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo/Ministerio de Finanzas) para diseñar un modelo operativo para registrar, supervisar e informar sobre las inversiones públicas - US\$55.000.	3 CV	Ex ante	0	100	Lista corta	Oct. de 2008	Dic. de 2009	Pendiente

¹ **LPI**: licitación pública internacional; **LIL**: licitación internacional limitada; **LPN**: licitación pública nacional; **CP**: comparación de precios; **CD**: contratación directa; **AD**: administración directa; **CAE**: contrataciones a través de agencias especializadas; **AC**: agencias de contrataciones; **AI**: agencias de inspección; **CPIF**: contrataciones en préstamos a intermediarios financieros; **CPO/COT/CPOT**: construcción-propiedad-operación/construcción-operación-transferencia/construcción-propiedad-operación-transferencia; **CBD**: contratación basada en el desempeño; **CPGB**: contrataciones con préstamos garantizados por el Banco; **PCC**: participación de la comunidad en las contrataciones; **SBCC**: selección basada en la calidad y el costo; **SBC**: selección basada en la calidad; **SBPF**: selección basada en presupuesto fijo; **SBMC**: selección basada en el menor costo; **SCC**: selección basada en las calificaciones de los consultores; **SD**: selección directa; **3CV**: selección del consultor individual basada en tres currículums vitae.

Nº	Descripción del contrato y costo estimado de la adquisición o contratación	Método de adquisición¹	Revisión (ex ante o ex post)	Fuente de financiamiento y porcentaje		Preselección (Sí/No)	Fechas estimadas		Estado (pendiente, en proceso, adjudicada, cancelada)
				BID %	Local/otra %		Publicación de aviso específico de adquisición	Finalización del contrato	
	2 consultores locales (Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo/Ministerio de Finanzas) para crear una base de datos e implementar el sistema de planificación y seguimiento de inversiones públicas - US\$50.000.	3 CV	Ex ante	0	100	Lista corta	Oct. de 2008	Dic. de 2009	Pendiente
	Consultoría jurídica y técnica (Ministerio de Obras Públicas) para Establecimiento de las zonas de reserva vial necesarias y formulación de un plan de gestión que incluya las normas y los requisitos para el uso y la ocupación de dichas zonas – US\$60.000.	3 CV	Ex ante	50	50	Lista corta	Sept. de 2008	Mar. de 2009	Pendiente
	Consultoría técnica especializada (NIMOS) para crear un sistema de gestión ambiental y social para el sector del transporte - US\$260.000.	3 CV	Ex ante	65	35	Lista corta	Oct. de 2008	Dic. de 2010	Pendiente
Obras civiles									
	Rehabilitación de la carretera Meerzorg – Albina - US\$108,85 millones.	LPI	Ex ante	48	52	Sí	Sept. de 2008	Sept. de 2013	Pendiente
Bienes y servicios									
	Adquisición de aplicación informática comercial de base de datos y equipo para aplicar el sistema de inversión pública - US\$75.000.	LPN	Ex ante	0	100	No	Jun. de 2009	Dic. de 2009	Pendiente

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/08

Suriname. Préstamo ___/BL-SU a la República de Suriname
Proyecto de Rehabilitación del Corredor Meerzorg - Albina

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Suriname, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución de un proyecto de rehabilitación del Corredor Meerzorg - Albina. Dicho financiamiento será hasta por la suma de US\$4.340.000, que formen parte de los recursos del Fondo para Operaciones Especiales del Banco, corresponde a un préstamo paralelo en el marco del alivio de la deuda multilateral y reforma del financiamiento concesional en el Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen del Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el ___ de _____ de 2008)

LEG/SGO/IDBDOCS# 1499330-08
SU-L1006

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/08

Suriname. Préstamo ____/OC-SU y ____/BL-SU a la República de Suriname
Proyecto de Rehabilitación del Corredor Meerzorg-Albina

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

1. Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Suriname, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución de un proyecto de rehabilitación del Corredor Meerzorg-Albina.

2. El financiamiento de que trata el párrafo anterior será hasta por la suma de US\$58.160.000 y estará compuesto por dos préstamos, así:

- (a) Un préstamo hasta por la suma de US\$40.800.000, que formen parte de los recursos de la Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario del Banco; y
- (b) Un préstamo paralelo en el marco del alivio de la deuda multilateral y reforma del financiamiento concesional en el Banco hasta por la suma de US\$17.360.000, que formen parte de los recursos de la Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario del Banco.

3. Dicho financiamiento se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen del Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el ____ de _____)