

SURINAME

**ESTUDIOS PARA LA REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA
MEERZORG-ALBINA**

(SU-T1030)

PLAN DE OPERACIONES

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por Alejandro Taddia, jefe del equipo de proyecto (RE3/FI3); José Ramón Gómez, Alejandro Melandri, Carlos Tamayo (RE3/FI3); Juan Carlos Pérez-Segnini (LEG/OPR); Alonso Chaverri-Suárez (LEG/LIN); William Grisley (COF/CSU), e Isabel Cardona (RE3/FI3), que tuvo a su cargo la producción del documento.

ÍNDICE

I.	RESUMEN EJECUTIVO.....	1
II.	ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN.....	2
III.	DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA.....	7
	A. Objetivo y propósito del programa.....	7
	B. Actividades	7
	1. Componente I: Estudios de factibilidad.....	7
	2. Componente II: Preparación de diseños técnicos.....	7
	C. Cuadro resumido de costos.....	8
	D. Descripción y composición del financiamiento	8
IV.	ORGANISMO Y MECANISMO EJECUTORES.....	8
	A. Organismo ejecutor.....	8
	B. Mecanismo ejecutor.....	9
	C. Estado de preparación para la ejecución de las adquisiciones y el programa.....	9
	D. Plazo de ejecución y calendario de desembolsos	9
V.	SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN.....	9
	A. Seguimiento	9
	B. Informes de progreso e informes finales	9
VI.	BENEFICIOS Y RIESGOS DEL PROGRAMA.....	10
	A. Beneficios y beneficiarios.....	10
	B. Riesgos	10
VII.	REVISIÓN SOCIAL Y AMBIENTAL.....	10

ANEXOS

Anexo I	Marco lógico
Anexo II	Presupuesto detallado
Anexo III	Plan de adquisiciones

Proyecto de resolución

DATOS SOCIOECONÓMICOS BÁSICOS

Los datos socioeconómicos básicos, que incluyen información sobre deuda pública, se encuentran disponibles en la siguiente dirección:

<http://www.iadb.org/RES/index.cfm?fuseaction=externallinks.countrydata>

INFORMACIÓN DISPONIBLE EN LOS ARCHIVOS DE RE3/FI3

Preparación:

Estudio de las políticas del sector del transporte. Comisión Europea, 2004.

Estudio del sector del transporte. Banco Interamericano de Desarrollo, 2006.

Programa de Desarrollo Plurianual. Gobierno de Suriname, 2006.

Estudio de factibilidad para el fortalecimiento institucional del transporte en Suriname. Comisión Europea, 2006.

Programa de implementación de políticas. Apoyo a la Dirección de Vialidad-Etapa 2. Comisión Europea, 2006.

Estudio de prefactibilidad para la rehabilitación de la parte Este de la conexión vial Este-Oeste de Suriname: Meerzorg-Albina. Comisión Europea, 2006.

Términos de referencia correspondientes al estudio de factibilidad para la rehabilitación de la parte oriental de la conexión vial Este-Oeste de Suriname: Meerzorg-Albina.

SIGLAS Y ABREVIATURAS

AFD	Agencia Francesa de Desarrollo (<i>Agence française de développement</i>)
FIRII	Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica destinada a Iniciativas de Integración de la Infraestructura Regional
IIRSA	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
RE3/EN3	División de Medio Ambiente del Departamento Regional de Operaciones 3

**ESTUDIOS PARA LA REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA
MEERZORG-ALBINA**

(SU-T1030)

I. RESUMEN EJECUTIVO

Beneficiario:	Gobierno de Suriname
Jefe e integrantes del equipo:	Alejandro Taddia, jefe del equipo (RE3/FI3); José Ramón Gómez, Alejandro Melandri, Carlos Tamayo (RE3/FI3); Juan Carlos Pérez-Segnini (LEG/OPR); Alonso Chaverri-Suárez (LEG/LIN), William Grisley (COF/CSU), e Isabel Cardona (RE3/FI3).
Organismo ejecutor:	Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo
Beneficiarios previstos:	Ministerio de Obras Públicas; Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo
Financiamiento:	BID (FIRII): US\$1.500.000 Local: US\$ 375.000 Total: US\$1.875.000
Objetivos:	El objetivo de la operación de cooperación técnica es contribuir a mejorar el enlace de transporte entre Paramaribo y Albina. Esa mejora realzará la integración y accesibilidad regionales, mejorará los niveles operativos y de seguridad y facilitará el comercio. Con esta operación se financiará la elaboración de estudios destinados a definir alternativas para mejorar el estado actual de la carretera y determinar la factibilidad económica de dichas alternativas, analizarlas desde los puntos de vista ambiental y social y elaborar diseños y otros documentos necesarios para licitar las obras de la alternativa elegida.
Cronograma de ejecución:	El plazo previsto para ejecutar esta operación de cooperación técnica es de 12 meses y el plazo de desembolso, de 18 meses.
Cláusulas contractuales especiales:	Ninguna
Excepciones a las políticas y procedimientos del Banco:	Ninguna

Revisión social y ambiental:	El CESI revisó el perfil del proyecto el 27 de octubre de 2006 y aprobó la estrategia ambiental y social propuesta.
Coordinación con otros donantes:	Esta operación de cooperación técnica se llevará a cabo en coordinación con la Comisión Europea y el Organismo Francés de Desarrollo (párrafos 2.17 y 2.18).

II. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

- 2.1 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. Esa red vial comunica a Suriname con Guyana y la Guayana Francesa mediante los transbordadores que cruzan los ríos Corantijne al Oeste y Marowijne al Este. 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. El Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo formula y aplica las políticas de transporte vial; la construcción y el mantenimiento de los puentes y caminos corren de cuenta del Ministerio de Obras Públicas. La red vial está en malas condiciones debido a la falta de mantenimiento y a las deficiencias de construcción y diseño. En varias ocasiones se ha pedido a los donantes que aporten fondos para la rehabilitación, que en la práctica suele consistir en obras de reconstrucción. Sin embargo, las carreteras nacionales, que sólo se conservan en buen estado por lapsos breves, se deterioran con rapidez porque se descuidan las tareas de mantenimiento, con lo que vuelve a empezar el ciclo.
- 2.2 La falta de mantenimiento vial suele ser producto de la insuficiencia de financiamiento adecuado, pues los fondos destinados a esas obras sólo han representado una fracción del monto necesario. A principios de la década de 1990, la red vial ya se había deteriorado notablemente, y se iniciaron varios proyectos de rehabilitación. 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 el mantenimiento adecuado de puentes y caminos.
- 2.3 En 1995, el Gobierno de Suriname creó la Dirección de Vialidad y el Fondo Vial en el marco de una política de infraestructura, basada en el principio de que “el usuario paga”, con el fin de mejorar el mantenimiento de las carreteras. La Dirección de Vialidad no recibió fondos suficientes hasta junio de 2006, cuando se sancionó nueva legislación destinada a asegurar el financiamiento adecuado del Fondo.
- 2.4 Actualmente, la carretera de dos carriles entre Meerzorg y Albina (140 km) está pavimentada y se considera que su estado es de regular a deficiente. A la luz de una evaluación preliminar de su estado, se calcula que es preciso emprender obras de reconstrucción en el 50% de la misma y que el otro 50% necesita la aplicación de revestimiento asfáltico. A la luz de las experiencias anteriores en la región, se calcula que el costo de la reconstrucción podría oscilar entre US\$500.000 y

US\$750.000 por km. El tránsito medio diario varía entre 800 vehículos en el segmento oriental de la carretera y 9.300 vehículos en las inmediaciones de Meerzorg.

- 2.5 Entre 2004 y 2006 se realizaron varios estudios del sector del transporte con financiamiento de la Comisión Europea y del Banco. La Comisión Europea financió un estudio sobre las políticas del sector del transporte; el Banco financió un estudio del sector del transporte en 2005; la Comisión Europea financió, en 2006, un estudio de factibilidad para fortalecimiento institucional. Durante 2006, el Gobierno de Suriname preparó el Plan de Desarrollo Plurianual 2006-2011.
- 2.6 En 2006, la Comisión Europea financió el estudio de prefactibilidad para la rehabilitación de la carretera Meerzorg-Albina, en el que se analizó el proyecto de rehabilitación propuesto y se determinaron posibles opciones de priorización, reducción o división por etapas del alcance del proyecto. Se hizo un análisis económico de la carretera con el modelo HDM4. El valor actual neto estimativo, actualizado al 12%, asciende a US\$60,4 millones y la tasa interna de rendimiento prevista es de 25,6%.
- 2.7 La División de Medio Ambiente del Departamento Regional de Operaciones 3 (RE3/EN3) está realizando una evaluación ambiental estratégica de Suriname en el marco de la operación de cooperación técnica relativa a estudios ambientales estratégicos para Guyana y Suriname (RS-T1239). La ejecución de esta operación de cooperación técnica producirá, entre otros, los siguientes resultados: (i) una evaluación estratégica del impacto ambiental de los proyectos de infraestructura planificados, en especial de los que se relacionan con la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), y (ii) un análisis de brechas en cuanto a los indicadores ambientales incluidos en los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM). Esta evaluación ambiental estratégica identificará inicialmente, en un nivel estratégico, los principales temas ambientales y sociales relacionados con la carretera Meerzorg-Albina y sus instalaciones conexas. La evaluación ambiental estratégica complementará las iniciativas de esta operación de cooperación técnica, que se centra en los impactos ambientales y sociales, directos e indirectos, del proyecto vial, y se llevará a cabo en coordinación con los respectivos estudios de factibilidad.
- 2.8 **Infraestructura regional.** La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) se estableció en el año 2000, durante la Primera Reunión de Presidentes de América del Sur. Los presidentes de dichos países aprobaron un plan de acción conjunta que incluía una cartera de proyectos clasificados en 10 ejes de integración y desarrollo y, para cada eje, un proyecto ancla, fundamental para catalizar las sinergias de los proyectos del 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 ancla para Suriname. En diciembre de 2004, los presidentes de los países de América del Sur aprobaron la “Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010”, cuyo 29º proyecto es el de Mejorías en

la Vía Nieuw Nickerie-Paramaribo-Albina y Cruce Internacional sobre el Río Marowjine.

- 2.9 **Marco institucional.** El Ministerio de Obras Públicas construye y mantiene la infraestructura primaria en los distritos y toda la infraestructura de la ciudad de Paramaribo. En el interior del país, esa responsabilidad recae en diversos ministerios y la ejecución de las obras corre por cuenta de contratistas locales. Entre 2000 y 2006, el Ministerio de Obras Públicas ejecutó un programa de inversión por un total de US\$225 millones. Además, dicho ministerio es responsable de las obras de mantenimiento de la red vial nacional, que tiene una extensión aproximada de 2.500 kilómetros. Con la mira de superar el ciclo de los problemas de vialidad, 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; por su parte, 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, que carece de personal de mantenimiento propio, recurre a contratistas para la ejecución de las obras y a ingenieros consultores para su supervisión. Está administrada por una junta, nombrada por el Ministerio de Obras Públicas y dependiente de éste, que está integrada por representantes del gobierno y 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. El Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo es responsable de la reglamentación, la inspección y la concesión de licencias de todas las modalidades de transporte, incluido el transporte público.
- 2.10 **Estrategia del país.** En agosto de 2006, el Consejo de Ministros aprobó el Plan de Desarrollo Plurianual, un plan quinquenal de desarrollo para el período comprendido entre 2006 y 2011. En el plan se proponen cuatro pilares de desarrollo: (i) buena gobernanza, (ii) desarrollo económico, (iii) desarrollo social y humano y (iv) igualdad de oportunidades para todos. Esos pilares se reflejan en los resultados preliminares de la encuesta de opinión entre ejecutivos realizada por el Foro Económico Mundial. En el plan se calcula que esas inversiones 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. El plan se ejecutará con cargo al presupuesto anual preparado por el Ministerio de Finanzas. En el sector de la 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. El Gobierno de Suriname está trabajando para mejorar la infraestructura vial. Las conversaciones preliminares indican un gran interés en que el Banco, junto con la Unión Europea y la Agencia Francesa de

Desarrollo (AFD), participe en el financiamiento de la rehabilitación de la carretera Meerzorg-Albina. Esa carretera podría reactivar la producción y el comercio agrícolas entre Suriname y la Guayana Francesa.

- 2.11 **Estrategias del Banco en el país y en el sector.** La estrategia del Banco en Suriname tiene por objeto apoyar las iniciativas nacionales encaminadas a modernizar la economía y efectuar una transición del actual predominio del sector público a un nuevo énfasis en el crecimiento impulsado por el sector privado, la eficiencia del sector público y la integración social. 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.
- 2.12 La estrategia del sector del transporte se centra en cuatro áreas principales: (i) crear un sistema de transporte equilibrado, (ii) fijar criterios para priorizar racionalmente los proyectos en el marco de una estrategia general, (iii) facilitar el mejoramiento 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. La estrategia se basa en los siguientes principios: (a) priorizar la solución de los problemas más importantes del sistema actual (congestión localizada, necesidad de realizar trabajos de mantenimiento de la red vial, seguridad vial y transporte urbano), con un uso eficiente de los recursos económicos; (b) adecuar el tamaño de los proyectos al tamaño de la economía nacional y a la capacidad de los organismos ejecutores; (c) atender a los aspectos de accesibilidad e integración, y (d) aprovechar las posibilidades de integración con el resto de América del Sur.
- 2.13 **Lecciones aprendidas.** A pesar de que el Banco no tiene experiencia en el sector, se podrían inferir lecciones de otras áreas. La primera lección aprendida es que se requieren un análisis institucional pormenorizado, proyectos adaptados y mecanismos de ejecución simplificados, ante la persistencia de las deficiencias de capacidad institucional y la lenta ejecución de los proyectos. Para hacer frente a ese riesgo, el organismo ejecutor de esta operación de cooperación técnica será el Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo, que ha participado en estudios similares y en la elaboración del estudio de prefactibilidad de esta carretera financiado con recursos de la Comisión Europea (párrafo 2.6). La segunda lección aprendida es la importancia del diálogo con las autoridades para garantizar que se transmita información uniforme y homogénea a todos los agentes intervinientes. El marco institucional de este proyecto supone la participación de cuatro ministerios y tres donantes, que conforman un entorno político muy complejo. Desde las primeras etapas de este proyecto, la comunicación y la participación de todos los agentes intervinientes han sido francas y muy activas. La tercera lección es la

necesidad de que en la ejecución de las distintas etapas de preparación de los proyectos se saque el mayor provecho posible de las recomendaciones y conclusiones de las etapas precedentes. Por lo tanto, en este proyecto se estableció una separación entre los estudios de factibilidad y la preparación de los diseños técnicos.

- 2.14 **Estrategia de cooperación técnica.** Se considera que este proyecto es elegible para recibir financiamiento del FIRII, ya que la carretera está comprendida en las iniciativas de integración de infraestructura del Eje del Escudo Guayanés; el proyecto apoyará el desarrollo de un programa de inversión del Banco en el sector de transporte de Suriname, incluido en fecha reciente en el inventario de operaciones de la institución (SU-L1006, US\$25 millones); el gobierno ha expresado su firme compromiso al respecto como elemento prioritario de la iniciativa regional; y está plenamente en consonancia con las estrategias de Suriname y del Banco.
- 2.15 Esta operación de cooperación técnica apoyará la preparación de estudios de factibilidad (incluidas evaluaciones económicas, ambientales y sociales) para determinar la posibilidad de mejorar la infraestructura crítica de transporte de Suriname, la escala de esa mejora, así como la finalización de los diseños técnicos, las especificaciones y los pliegos de licitación de las obras civiles. Este enfoque se aplicará en el marco de dos componentes. La mejora de la carretera facilitará la integración regional del país, ampliará el acceso de la población a servicios sociales como los de establecimientos médicos y educacionales, y propiciará un entorno más atractivo para las inversiones del sector privado, como medio de sustentar el desarrollo económico y social.
- 2.16 A la luz de los resultados del estudio de prefactibilidad financiado por la Comisión Europea, el Componente I determinará la viabilidad económica de las alternativas para mejorar el estado actual de la carretera mediante la elaboración de estudios de factibilidad, la preparación del análisis técnico y la evaluación del impacto ambiental y social y de la factibilidad económica. Asimismo, se hará un análisis financiero del sector. Una vez que se complete el estudio de factibilidad, el Componente II financiará la preparación de los diseños técnicos y la elaboración de las especificaciones y los pliegos de licitación para la alternativa seleccionada. Los términos de referencia del Componente I, que figuran en el Anexo IV, fueron acordados por la Comisión Europea, la AFD y el Gobierno de Suriname.
- 2.17 **Coordinación con otros donantes.** El Banco no ha tenido participación en el sector del transporte; anteriormente, el sector se financiaba con subvenciones 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 la carretera Paramaribo-Albina, se podría elaborar un programa de financiamiento de donantes múltiples, incluidos la Comisión Europea, la AFD y el Banco.
- 2.18 En el marco de las actividades de coordinación entre los donantes, la Comisión Europea elaboró un proyecto de términos de referencia para el estudio de

prefactibilidad financiado con recursos de la misma y lo transmitió a la AFD y al Banco para recabar sus observaciones. El Banco presentó copias de las nuevas políticas, a saber, la de medio ambiente y cumplimiento de salvaguardias, la de pueblos indígenas y la de disponibilidad de información, que se tendrán en cuenta en los estudios e informes de prefactibilidad. En el estudio de prefactibilidad se elaboró el proyecto de términos de referencia para los estudios ambientales, socioculturales y de factibilidad económica y la preparación de los diseños; toda la documentación ha sido examinada por los tres donantes durante la preparación del presente Plan de Operaciones.

III. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

A. Meta y finalidad del programa

- 3.1 El objetivo de la operación de cooperación técnica es contribuir a mejorar el enlace de transporte entre Paramaribo y Albina. Esa mejora realzará la integración y accesibilidad regionales, mejorará los niveles operativos y de seguridad y facilitará el comercio. A largo plazo, se considera que la mejora del enlace de transporte realzará la integración entre los países del Eje del Escudo Guayanés¹. La presente operación de cooperación técnica financiará los estudios de factibilidad y la elaboración de los diseños definitivos, que se ejecutarán en forma secuencial.

B. Actividades

1. Componente I: Estudios de factibilidad (US\$430.000)

- 3.2 Este componente producirá un diseño técnico preliminar, pronósticos de tráfico y datos de evaluación económica para la mejora de la carretera Meerzorg-Albina. Las actividades en este marco comprenden la identificación de alternativas para mejorar las actuales condiciones de la carretera, la determinación de la viabilidad económica de dichas alternativas y la elaboración de las evaluaciones de impacto ambiental y social y el plan de gestión ambiental y social correspondientes. Los detalles de las actividades que se realizarán en estos estudios se describen en los Términos de Referencia (Anexo IV).

2. Componente II: Preparación de diseños técnicos (US\$1.345.000)

- 3.3 Sobre la base de los resultados del Componente I, este componente financiará la preparación de los diseños técnicos detallados y los pliegos necesarios para la licitación de las obras correspondientes a la alternativa seleccionada para la mejora de la carretera Meerzorg-Albina. En el marco del estudio de prefactibilidad se han preparado proyectos de términos de referencia, que se revisarán en función de los resultados del estudio de factibilidad.

¹ El Eje del Escudo Guayanés abarca la región oriental de Venezuela, el arco septentrional del Brasil y la totalidad del territorio de Guyana y Suriname.

C. Cuadro de costos resumido

Componente	Financiamiento			
	BID	AFD ⁽¹⁾	Gobierno de Suriname	Total
	(US\$)	(US\$)	En especie	
Componente I	226.000	170.000	34.000	430.000
Factibilidad técnica y económica	121.000	90.000	17.000	228.000
Análisis ambientales y sociales	105.000	80.000	17.000	202.000
Componente II	1.174.000	141.000	13.632	1.328.632
Imprevistos	50.000	0	0	50.000
Supervisión	50.000	0	0	50.000
Comisión administrativa, COFAB (5%)	0	16.368	0	16.368
TOTAL	1.500.000	327.368	47.632	1.875.000

⁽¹⁾ Tipo de cambio: EUR 1 = US\$1,35

D. Descripción y composición del financiamiento

- 3.4 Se calcula estimativamente que el costo de los estudios asciende a US\$1.875.000. El Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica destinada a Iniciativas de Integración de la Infraestructura Regional (FIRII) ha aprobado un financiamiento máximo de US\$1.500.000. La contrapartida local, por un monto estimativo de US\$375.000, será aportada por el Gobierno de Suriname (en especie) y la AFD (en efectivo).
- 3.5 Los fondos de la AFD provendrán de un préstamo (€ 139.353) y de una subvención (€ 103.020), ambos ya firmados y en curso de ejecución. La AFD, el Gobierno de Suriname y el Banco suscribirán un convenio de administración, para la administración por el Banco de la contribución de cofinanciamiento de la AFD. El Gobierno de Suriname ha autorizado a la AFD a transferir al Banco la contribución de cofinanciamiento una vez que se haya suscrito el convenio de administración. El Banco administrará esta contribución de cofinanciamiento de conformidad con los Procedimientos operativos para las contribuciones en forma de donaciones administradas por el Banco (COFAB), regidos por el documento CC-5732.

IV. ORGANISMO EJECUTOR Y MECANISMO DE EJECUCIÓN

A. Organismo ejecutor

- 4.1 El Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo intervino en la ejecución del estudio de prefactibilidad de esta carretera, financiado con recursos de la Comisión Europea, y en la preparación del proyecto de Términos de Referencia. La naturaleza de las actividades por financiar con esta operación de cooperación técnica se encuadra plenamente dentro del marco de responsabilidades del ministerio y, por lo tanto, éste será el organismo ejecutor de la operación. A solicitud del organismo ejecutor, es decir, el Ministerio de Planificación y

Cooperación para el Desarrollo (comunicación RR/206/1647/JP, de fecha 12 de diciembre de 2006), se acordó que el Banco se encargará de la realización y gestión de los procesos de adquisiciones previstos en esta operación (véase el Anexo III) y del seguimiento de los estudios.

B. Mecanismo ejecutor

- 4.2 El equipo del proyecto tendrá la responsabilidad básica y técnica. Con la colaboración de la Representación y en coordinación con el organismo ejecutor, la Comisión Europea y la AFD, el equipo del proyecto supervisará todas las partes de la operación de cooperación técnica.
- 4.3 El Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo participará en el proceso de selección de las firmas consultoras y en el seguimiento y la supervisión continuos de todos los servicios de consultoría. Además, tendrá a su cargo la coordinación del apoyo logístico y facilitará el acceso a la información. El Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo serán los beneficiarios de esta operación de cooperación técnica. Los tres ministerios, que proporcionarán personal de contrapartida, serán coordinados por el Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo.

C. Estado de preparación para la ejecución de las adquisiciones y el programa

- 4.4 La selección y contratación de servicios de consultoría se llevarán a cabo conforme a las políticas y procedimientos del Banco enunciados en el documento GN-2350-7. Ya se ha publicado la solicitud de presentación de manifestaciones de interés.

D. Plazo de ejecución y calendario de desembolsos

- 4.5 El plazo de ejecución previsto es de 12 meses y el plazo de desembolso, de 18 meses.

V. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

A. Seguimiento

- 5.1 Estas actividades incluyen el seguimiento y la supervisión de los informes intermedio y final de los estudios de factibilidad, así como de los diseños finales. Se contratará un consultor, con cargo a los fondos de la operación de cooperación técnica, que colaborará en la revisión y evaluación de los estudios.

B. Informes de avance e informes finales

- 5.2 Los informes intermedios y finales de cada estudio se presentarán al Banco, la AFD, la Comisión Europea y el Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo. Dentro de las dos semanas posteriores a la recepción de dichos informes, se remitirán a los consultores comentarios al respecto, incluida la retroalimentación necesaria acerca de las decisiones de políticas. El Banco tendrá la responsabilidad de aprobar los informes finales.

VI. BENEFICIOS Y RIESGOS DEL PROGRAMA

A. Beneficios y beneficiarios

- 6.1 El beneficio previsto de la operación de cooperación técnica es ayudar al Gobierno de Suriname a realizar los trabajos preparatorios para la mejora de la carretera Meerzorg-Albina. Dicho gobierno y sus organismos serán los beneficiarios directos de los estudios.

B. Riesgos

- 6.2 Uno de los problemas que se plantean es obtener consultores especializados en los distintos tipos de evaluaciones. Además, bien puede resultar difícil recibir una retroinformación adecuada de las personas afectadas. A fin de abordar esos riesgos, se prevé que la publicación de la solicitud de propuestas de los consultores interesados tendrá un plazo suficiente para propiciar la participación del mayor número posible de consultores idóneos. Además, en los términos de referencia se hará hincapié en que los consultores demuestren experiencia y realizaciones satisfactorias en procesos consultivos relacionados con el impacto de proyectos de transporte. Para subsanar la limitada capacidad institucional y la lentitud en la ejecución de los proyectos se ha escogido al Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo como organismo ejecutor de esta operación de cooperación técnica. Por último, para realzar al máximo el diálogo y la participación de todos los agentes intervinientes, incluidos otros donantes y organismos gubernamentales, se han mantenido unas comunicaciones francas y muy activas desde el inicio de este proyecto.

VII. REVISIÓN SOCIAL Y AMBIENTAL

- 7.1 Esta operación de cooperación técnica no tendrá ningún impacto ambiental o social directo. Su enfoque estará centrado en ayudar al Gobierno de Suriname a elaborar estudios técnicos y de factibilidad económica que incluyan tanto una evaluación ambiental y social como los diseños técnicos para la rehabilitación de la carretera Meerzorg-Albina. La evaluación ambiental y social abarcará un examen de los impactos ambientales y sociales directos, indirectos y acumulativos. En el informe se tratarán los siguientes aspectos: un análisis de las leyes y reglamentaciones nacionales y de las políticas del Banco que sean aplicables²; una evaluación de la capacidad institucional de gestión ambiental (incluidas recomendaciones de medidas) del organismo ejecutor del proyecto de rehabilitación³; un proceso consultivo conforme a las políticas del Banco; la identificación de los aspectos

² Las políticas del Banco que podrían ser aplicables serán la Política de medio ambiente y cumplimiento de salvaguardias (OP-703), la Política sobre desastres naturales (OP-704), la Política sobre disponibilidad de información (OP-102) y la Política sobre pueblos indígenas (OP-765).

³ Sobre la base de este estudio se formularán recomendaciones específicas para la gestión de los temas ambientales y sociales.

ambientales críticos en el corredor de la carretera; un estudio de los aspectos ecológicos y socioculturales pertinentes; y un plan de gestión ambiental y social. Los detalles de las actividades que se llevarán a cabo en el marco del plan de gestión ambiental y social se describen en los Términos de Referencia (Anexo IV).

- 7.2 De acuerdo con la Política de medio ambiente y cumplimiento de salvaguardias del Banco (OP-703), y tomando en cuenta los objetivos, impactos y riesgos de esta operación de cooperación técnica, el equipo considera que esta operación pertenece a la Categoría “C”.
- 7.3 El CESI revisó el perfil del proyecto el 27 de octubre de 2006 y aprobó la estrategia ambiental y social propuesta.

ESTUDIOS PARA LA REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA MEERZORG-ALBINA (SU-T1030)
MARCO LÓGICO

	Objetivos	Indicadores	Medios de verificación	Hipótesis
Meta	<ul style="list-style-type: none"> Contribuir a la mejora del enlace de transporte entre Meerzorg y Albina 	<ul style="list-style-type: none"> Las obras de mejora entre Meerzorg y Albina comienzan en 2009. 	<ul style="list-style-type: none"> El organismo ejecutor aprueba los resultados de los estudios de viabilidad y los diseños 	
Propósito	<ul style="list-style-type: none"> Selección de la alternativa técnica y económicamente viable para la rehabilitación de la carretera Meerzorg - Albina 	<ul style="list-style-type: none"> La alternativa escogida tiene una TIR de por lo menos 12%. 	<ul style="list-style-type: none"> Presentación de los estudios. 	<ul style="list-style-type: none"> Comunicación franca y activa entre todos los agentes intervinientes.
Productos	<p>Componente I: Preparación de los estudios de factibilidad</p> <p>Componente II: Preparación de los diseños técnicos</p>	<ul style="list-style-type: none"> El análisis técnico, la evaluación de impacto ambiental y social y el estudio de factibilidad económica se completan para el tercer trimestre de 2007. Para el final de la operación de cooperación técnica quedan completados los diseños técnicos detallados, las especificaciones, los pliegos de licitación y los documentos contractuales. 	<ul style="list-style-type: none"> Supervisión por parte del Banco Requisitos exigidos por el Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo, el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo. 	<ul style="list-style-type: none"> Todos los agentes intervinientes proporcionan comentarios en forma oportuna.

	Objetivos	Indicadores	Medios de verificación	Hipótesis
Actividades	<p>Componente I</p> <ul style="list-style-type: none"> • Análisis del tráfico • Temas conceptuales de ingeniería y seguridad vial • Aspectos sociales, ambientales, institucionales y de mantenimiento de la rehabilitación de la carretera • Preparación de una evaluación ambiental y social, incluido un análisis integral de las mejoras seleccionadas <p>Componente II</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encuestas, investigaciones y pruebas sobre el terreno. • Preparación de los diseños técnicos detallados y de las especificaciones. • Elaboración de las estimaciones de cantidades y costos. • Proyectos de los pliegos de licitación y de los documentos contractuales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Véanse el cuadro presupuestario y los términos de referencia. 	<ul style="list-style-type: none"> • Supervisión por parte del Banco • Se firma el contrato con los consultores • Factibilidad financiera, técnica, ambiental y social 	<ul style="list-style-type: none"> • La licitación atrae un número suficiente de gabinetes de consultoría cualificados. • Las adquisiciones se realizan en forma oportuna.

**ESTUDIOS PARA LA REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA MEERZORG-ALBINA
(SU-T1030)
PRESUPUESTO DETALLADO**

Componente	Financiamiento			Financiamiento total
	BID	AFD ⁽¹⁾	Gobierno de Suriname	
	(US\$)		En especie	
Componente I	226.000	170.000	34.000	430.000
Factibilidad técnica y económica				
Costos directos	45.000	45.000	0	90.000
Gastos de viaje, 8 viajes	16.000	0	0	16.000
Viáticos, 80 días	15.000	0	0	15.000
Subtotal, Viajes	31.000	0	0	31.000
Costos indirectos	45.000	45.000	0	90.000
<i>Subtotal</i>	<i>121.000</i>	<i>90.000</i>	<i>17.000</i>	<i>228.000</i>
Evaluaciones ambientales y sociales				
Costos directos	40.000	40.000	0	80.000
Gastos de viaje, 7 viajes	14.000	0	0	14.000
Viáticos, 58 días	11.000	0	0	11.000
Subtotal, Viajes	25.000	0	0	25.000
Costos indirectos	40.000	40.000	0	80.000
<i>Subtotal</i>	<i>105.000</i>	<i>80.000</i>	<i>17.000</i>	<i>202.000</i>
Componente II	1.174.000	141.000	13.632	1.328.632
Costos directos	519.500	70.500	0	590.000
Gastos de viaje, 30 viajes	60.000	0	0	60.000
Viáticos, 400 días	75.000	0	0	75.000
Subtotal, Viajes	135.000	0	0	135.000
Costos indirectos	519.500	70.500	0	590.000
Imprevistos	50.000	0	0	50.000
Supervisión	50.000	0	0	50.000
Comisión administrativa, COFAB (5%)	0	16.368	0	16.368
Total	1.500.000	327.368	47.632	1.875.000
	80%	17%	3%	100%

⁽¹⁾ Tipo de cambio: EUR 1 = US\$1,35

ESTUDIOS PARA LA REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA MEERZORG-ALBINA (SU-T1030)

PLAN DE ADQUISICIONES DEL PROYECTO

INFORMACIÓN GENERAL

País: Suriname

Prestatario: Gobierno de Suriname

Organismo ejecutor: Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo

Título del Proyecto: Estudios para la rehabilitación de la carretera Meerzorg-Albina

Números del proyecto y del contrato de préstamo: SU-T1030

Breve descripción de los objetivos y componentes del proyecto:

El objetivo de la operación de cooperación técnica es contribuir a mejorar el enlace de transporte entre Paramaribo y Albina. Esa mejora realzará la integración y accesibilidad regionales, mejorará los niveles operativos y de seguridad y facilitará el comercio. A largo plazo, se considera que la mejora del enlace de transporte realzará la integración entre los países del Eje del Escudo Guayanés¹. La operación de cooperación técnica financiará la preparación de los estudios de factibilidad técnica y económica, los estudios ambientales y sociales y la preparación de los diseños técnicos para la rehabilitación de la carretera Meerzorg-Albina. Los estudios (i) identificarán alternativas para mejorar la actual condición de la carretera, (ii) determinarán la factibilidad económica de las alternativas, (iii) prepararán una evaluación ambiental y social de las alternativas y (iv) elaborarán los diseños y documentos adicionales requeridos para sacar a licitación las obras de la alternativa seleccionada.

Fecha estimativa de aprobación del proyecto por el Directorio Ejecutivo: 23 de mayo de 2007.

Fecha estimativa de la firma del contrato de préstamo: Junio de 2007.

Fecha estimativa del desembolso final: Octubre de 2008.

¹ El Eje del Escudo Guayanés abarca la región oriental de Venezuela (Estados de Sucre, Anzoátegui, Monagas, Delta Amacuro y Bolívar), el arco septentrional del Brasil (Estados de Amapá y Roraima) y la totalidad del territorio de Guyana y Suriname.

A. Introducción

Las adquisiciones con destino al proyecto propuesto se harán de conformidad con las *Políticas y procedimientos para la adquisición de servicios de consultoría financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo* (documento GN-2350-7), de agosto de 2006, y con las disposiciones estipuladas en el contrato y en el presente plan de adquisiciones.

B. Plan de adquisiciones

El Banco y el Gobierno de Suriname han acordado el plan de adquisiciones para los estudios de la rehabilitación de la carretera Meerzorg-Albina, que abarca 11 meses de la ejecución del proyecto. El plan, que se resume en el Apéndice 1, indica el procedimiento que se utilizará para la adquisición de servicios y el método de selección de los consultores, para cada contrato o grupo de contratos. También indica el costo estimativo de cada contrato o grupo de contratos y las fechas estimativas para la publicación de los avisos de adquisiciones específicas y la terminación de la elaboración de los contratos incluidos en el proyecto. El plan de adquisiciones se actualizará anualmente, cuando sea necesario o cuando así lo solicite el Banco.

El plan de adquisiciones se puede consultar en el sitio virtual del Banco, en [Information on project procurements](#)

C. Adquisiciones para el proyecto

Las adquisiciones con destino al proyecto propuesto se describen en términos generales a continuación.

Adquisiciones para obras: El plan de adquisiciones no comprende ninguna obra.

Adquisiciones de bienes: El plan de adquisiciones no comprende ningún bien.

Contratación de servicios de consultoría: Los servicios de consultoría para el proyecto comprenden investigaciones, análisis e informes de resultados.

Las firmas de consultoría que se contraten para el proyecto se seleccionarán conforme a la solicitud de propuestas estandarizada del Banco, o conforme a una solicitud de propuestas a satisfacción del Banco cuando la solicitud de propuestas estandarizada no sea aplicable. Los consultores individuales se seleccionarán teniendo en cuenta las disposiciones del Capítulo V de la política contenida en el documento GN-2350-7.

Las listas cortas de consultores para los servicios de consultoría con un costo estimativo inferior al equivalente de US\$100.000 por contrato podrán estar integradas totalmente por firmas nacionales.

Gastos operativos: No hay gastos operativos previsibles que se hayan de financiar con recursos del Banco.

APÉNDICE 1

PLAN DE ADQUISICIONES²

País: Suriname

Organismo ejecutor: Ministerio de Planificación y Cooperación para el Desarrollo

Proyecto: Estudios para la rehabilitación de la carretera Meerzorg-Albina

Números del proyecto y del contrato de préstamo: SU-T1030

Breve descripción de los objetivos y componentes del proyecto: El objetivo de la operación de cooperación técnica es contribuir a mejorar el enlace de transporte entre Paramaribo y Albina. Esa mejora realzará la integración y accesibilidad regionales, mejorará los niveles operativos y de seguridad y facilitará el comercio. A largo plazo, se considera que la mejora del enlace de transporte realzará la integración entre los países del Eje del Escudo Guayanés³. La operación de cooperación técnica financiará la preparación de los estudios de factibilidad técnica y económica, los estudios ambientales y sociales y la preparación de los diseños técnicos para la rehabilitación de la carretera Meerzorg-Albina. Los estudios (i) identificarán alternativas para mejorar la actual condición de la carretera, (ii) determinarán la factibilidad económica de las alternativas, (iii) prepararán una evaluación ambiental y social de las alternativas y (iv) elaborarán los diseños y documentos adicionales requeridos para sacar a licitación las obras de la alternativa seleccionada.

Fecha estimativa de aprobación del proyecto por el Directorio Ejecutivo⁴: 23 de mayo de 2007.

Fecha estimativa de la firma del contrato de préstamo: Junio de 2007.

Fecha estimativa del desembolso final: Octubre de 2008.

² Se deben incluir todos los contratos del proyecto, aunque no se hayan de financiar con recursos del Banco, indicándose en cada caso la fuente de financiamiento correspondiente.

³ El Eje del Escudo Guayanés abarca la región oriental de Venezuela (Estados de Sucre, Anzoátegui, Monagas, Delta Amacuro y Bolívar), el arco septentrional del Brasil (Estados de Amapá y Roraima) y la totalidad del territorio de Guyana y Suriname.

⁴ Como el presente documento se debe preparar en el transcurso del análisis del proyecto, las fechas iniciales de aprobación de la operación, firma del contrato y desembolso final son estimativas, debiendo actualizarse cuando se conozcan las fechas definitivas.

Descripción del contrato	Costo estimativo (US\$)	Método de selección	Fuente del financiamiento y porcentaje	Precalificación	Publicación de aviso de adquisiciones
Estudios de factibilidad	430.000	SBCC	BID = 80% Gobierno de Guyana = 20%	No	Diciembre de 2006
Preparación de diseños técnicos	1.345.000	SBCC	BID = 80% Gobierno de Guyana = 20%	No	Diciembre de 2006
Supervisión	50.000	CI	BID = 100%	No	-

SBCC = Selección Basada en la Calidad y el Costo; CI = consultor individual.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/07

Suriname. Cooperación Técnica No Reembolsable ATN/OC-____-SU
Estudios para la Rehabilitación de la carretera Meerzorg – Albina

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

1. Autorizar al Presidente del Banco Interamericano de Desarrollo, o al representante que él designe, para que en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar los acuerdos que sean necesarios con la República de Suriname, y a adoptar las medidas pertinentes para la ejecución del plan de operaciones a que se refiere el documento AT-____ sobre una cooperación técnica no reembolsable para apoyar la preparación de los estudios para la rehabilitación de la carretera Meerzorg – Albina.
2. Destinar, para los fines de esta resolución, hasta la suma de US\$1.500.000, con cargo a los recursos del Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la Integración de Infraestructura Regional.
3. Establecer que la suma anterior sea otorgada con carácter no reembolsable.

LEGIII/SU-984120-07
SU-T1030