

## **JAMAICA**

### **PROGRAMA DE REHABILITACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE**

**(JA-L1016)**

#### **PROPUESTA DE PRÉSTAMO**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por Brian Mc Nish (TSP/CTT), jefe del equipo de proyecto; Alejandro Taddia (INE/TSP); Diego Buchara (LEG/SGO); James Campbell (PDP/CTT), Silvano Tjong Ahin (CCB/CSU); Rosemarie Morgan (PDP/CJA); Glaister Cunningham (CCB/CJA); Giovanna Mahfouz (INE/TSP); Germán Silva Fajardo, Ione Müller y Hernán Pflucker (consultores).

## ÍNDICE

### RESUMEN DEL PROYECTO

I.	DESCRIPCIÓN Y SEGUIMIENTO DE RESULTADOS .....	1
A.	Antecedentes, problema abordado, justificación .....	1
B.	Objetivo, componentes y costos .....	6
C.	Indicadores de resultados clave .....	9
II.	ESTRUCTURA FINANCIERA Y RIESGOS PRINCIPALES.....	10
A.	Mecanismos financieros.....	10
B.	Riesgos ambientales y sociales y medidas de mitigación .....	11
C.	Riesgo fiduciario .....	13
D.	Otros temas y riesgos clave.....	13
III.	PLAN DE EJECUCIÓN Y GESTIÓN .....	15
A.	Resumen de los mecanismos para la ejecución .....	15
B.	Resumen de los mecanismos para el seguimiento de los resultados.....	17
C.	Actividades de diseño importantes posteriores a la aprobación.....	17

ANEXOS	
<b>ANEXOS IMPRESOS</b>	
Anexo I	Marco de resultados
Anexo II	Plan de adquisiciones

  

ENLACES ELECTRÓNICOS	
<b>OBLIGATORIOS</b>	
1.	Plan Operativo Anual <a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1570782">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1570782</a>
2.	Arreglos para el seguimiento y la evaluación <a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1570781">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1570781</a>
3a.	Informe de impacto social y ambiental <a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1571245">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1571245</a>
3b.	Plan de gestión del impacto social y ambiental <a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1571237">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1571237</a>
4.	Plan de adquisiciones <a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1570936">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1570936</a>
5.	Formulario de Análisis de Salvaguardias para la Selección y Clasificación de Proyectos <a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1645778">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1645778</a>
<b>OPCIONALES</b>	
1.	Análisis institucional/personal, procedimientos y otros aspectos de la capacidad de ejecución <a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1576992">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1576992</a>

## **SIGLAS Y ABREVIATURAS**

BDC	Banco de Desarrollo del Caribe
KFAED	Fondo de Kuwait para el Desarrollo Económico Árabe

**RESUMEN DEL PROYECTO**  
**JAMAICA**  
**PROGRAMA DE REHABILITACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE**  
**(JA-L1016)**

Términos y condiciones financieras			
<b>Prestatario:</b> Gobierno de Jamaica <b>Organismo ejecutor:</b> Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través del Organismo Nacional de Obras Públicas ( <i>National Works Agency</i> ).		Periodo de amortización:	25 años
		Periodo de desembolso:	5 años
<b>Fuente</b>	<b>Monto</b>	Comisión de supervisión e inspección:	*
BID (Capital Ordinario)	US\$50 millones	Tipo de interés:	Ajustable
Local	0	Comisión de crédito:	*
Total	US\$50 millones	Moneda:	Dólar estadounidense de la Facilidad Unimonetaria
Resumen del proyecto			
<b>Objetivo/descripción del proyecto:</b> El objetivo general del programa es apoyar la recuperación del sistema de transporte por carretera de Jamaica mediante la rehabilitación de partes vitales de la red de carreteras primarias que han resultado dañadas debido a tormentas, y ayudar consiguientemente a estimular la actividad económica y mejorar la calidad de vida de la población jamaicana. Los objetivos específicos del programa serán (i) rehabilitación de partes esenciales de la red de carreteras principales; (ii) minimizar el impacto de futuras inundaciones en la red de carreteras; (iii) contribuir a la disminución de los costos de viaje para los usuarios de la red de carreteras; y (iv) fortalecimiento del Organismo Nacional de Obras Públicas.			
<b>Condiciones contractuales especiales:</b> (a) Antes del primer desembolso, el organismo ejecutor (i) deberá haber contratado o nombrado al jefe del proyecto, el experto ambiental y el contador certificado, o una combinación similar de calificaciones y experiencia, conforme a términos de referencia aprobados previamente por el Banco; (ii) deberá haber presentado al Banco, que lo deberá haber aprobado, un plan de dotación de personal para el refuerzo de la unidad de ejecución del programa, y (iii) deberá haber presentado al Banco pruebas de que dispone de un sistema adecuado de contabilidad interna y controles administrativos de conformidad con el Artículo 7.01 de las Condiciones Generales. (b) Antes de sacar a licitación una obra civil compleja, el organismo ejecutor deberá haber presentado al Banco, para que éste dé su visto bueno, los estudios de ingeniería pertinentes, incluidos los diseños técnicos así como los estudios ambientales. (c) Antes de sacar a licitación las obras civiles, el organismo ejecutor deberá haber incluido en los documentos de licitación el plan de gestión social y ambiental, incluida su cláusula sobre mitigación, gestión, supervisión, seguimiento y capacitación. (d) Antes de sacar a licitación el puente sobre el río Hope, el organismo ejecutor deberá haber incorporado en los documentos de licitación el plan de gestión ambiental y social, incluidas sus disposiciones sobre mitigación, gestión, supervisión y seguimiento, así como el requisito de que el contratista contrate a ingenieros ambientales como parte de su personal de campo. (e) Antes de sacar a licitación los servicios de supervisión, el organismo ejecutor deberá haber incorporado en los documentos de licitación el requisito de que la empresa de supervisión contrate a un inspector ambiental como parte de su personal.			

<b>Excepciones a las políticas del Banco:</b> Ninguna	
<b>Proyecto se califica como:</b>	SEQ[ No ] PTI [ ] Sector [ ] Geográfico[ ] Personal [ ]
<b>Adquisiciones:</b> Véase el párrafo 3.4	

(\*) 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 pertinente de la política del Banco sobre metodología de tipo de interés crediticio para préstamos del Capital Ordinario. En ningún caso la comisión de crédito podrá exceder el 0,75% ni la comisión de supervisión e inspección podrá exceder, en un determinado periodo de seis meses, la cantidad resultante de aplicar el 1% al monto del préstamo dividido por el número de períodos de seis meses incluidos en el periodo de desembolso original.

## I. DESCRIPCIÓN Y SEGUIMIENTO DE RESULTADOS

### A. Antecedentes, problema abordado, justificación

- 1.1 **Antecedentes.** Jamaica cuenta con una red de carreteras amplia pero anticuada que, de acuerdo con el Banco Mundial, tiene el índice normalizado de carreteras más alto de todos los países (752). Un elevado índice de carreteras es indicativo de un país cuya red de carreteras es densa y extensa. Para un país con una superficie total de 11.000 km<sup>2</sup>, la extensión total del sistema de carreteras, incluidas las carreteras nacionales y vecinales, es de aproximadamente 15.700 km. Las rutas y carreteras de importancia nacional (la red nacional de carreteras) representan 29% de las carreteras, es decir, 5.600 km que son competencia del Organismo Nacional de Obras Públicas (NWA) e incluye caminos arteriales (1.561 km) y caminos secundarios y terciarios (3.445 km). A excepción de unos 360 km clasificados como vías agrícolas o forestales, las parroquias administran los restantes 10.334 km, de los cuales 80% están asfaltados.
- 1.2 Sin embargo, una década de descenso año tras año en las asignaciones al presupuesto de mantenimiento de carreteras hizo que, para la llegada del nuevo milenio, la densa red de carreteras de Jamaica se encontrara deteriorada, ante lo cual hizo se le otorgó una clasificación deficiente en un estudio sobre su estado realizado en 1999<sup>1</sup>. En un intento por acabar con este ciclo de deterioro de las carreteras, el Gobierno de Jamaica se coordinó con la Comisión Europea y el Banco en aras del apoyo a un plan destinado a desarrollar un marco nacional de transporte que serviría para orientar la rehabilitación conversión del sector al tiempo que el gobierno, a través de alianzas público-privadas, emprendió una iniciativa de inversiones a mediano plazo en carreteras vitales, con tareas equilibradas entre obras de rehabilitación periódica de carreteras, mantenimiento rutinario y expansión de carreteras principales.
- 1.3 En consecuencia, el Banco ha estado apoyando esta estrategia desde 2001 mediante tres operaciones: (i) el Programa de Mejoras de la Autopista Costera Norte (préstamo 972/OC-JA), por valor de US\$59,5 millones, centrado en la mejora y rehabilitación vial; (ii) el Programa Nacional de Mejora del Servicio de Carreteras (préstamo 1363/OC-JA), por valor de US\$18,5 millones, centrado en la conservación de la red de carreteras mediante el apoyo a la mejora y la reingeniería de los sistemas de mantenimiento de carreteras; y (iii) el recientemente aprobado (enero de 2008) Programa Nacional de Asistencia de Emergencia (préstamo 1959/OC-JA), por valor de US\$10 millones, centrado en el suministro de apoyo a la mejora y rehabilitación de emergencia de la red de carreteras tras los daños provocados por huracanes e inundaciones.
- 1.4 Además, desde 2004 y con la ayuda de la Comisión Europea en el marco del Noveno Fondo Europeo de Desarrollo, se han llevado a cabo tres estudios clave dentro del Programa Nacional Indicativo que ofrecen un marco estratégico integral

---

<sup>1</sup> Estudio sobre el inventario de carreteras y su condición, 1999.

para el desarrollo del sector en general y para la rehabilitación de la red de carreteras en particular. Estos estudios son (i) la Política Nacional de Transporte, condición previa esencial para que el Fondo Europeo de Desarrollo brinde apoyo al sector del transporte, política que proporciona un diagnóstico del sector analizando el transporte aéreo, marítimo, ferroviario y por carretera y presenta parámetros de política para el sector. La Política Nacional de Transporte se completó en 2004 y fue aprobada por el gabinete ministerial en 2005; (ii) la Política Nacional de Carreteras, un estudio complementario a la Política Nacional de Transporte que se centra específicamente en el desarrollo de la política para el transporte por carretera, se terminó de formular en el segundo semestre de 2005 de nuevo con financiamiento del Noveno Fondo Europeo de Desarrollo y aprobada posteriormente por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas; (iii) el tercer estudio importante elaborado fue el Plan Maestro de Mantenimiento de Carreteras, el cual justifica e identifica opciones y casos hipotéticos basados en la disponibilidad de financiamiento y sirve para orientar las prioridades de inversión en mantenimiento de carreteras en Jamaica durante cinco años hasta 2012. El presente documento ofrece los datos, la información, el análisis y la justificación necesarios para intervenciones viales en la red de carreteras. El mismo se terminó en octubre de 2007 y ha sido refrendado por el actual gobierno, que asumió en fecha reciente (2007).

- 1.5 La experiencia del Banco durante la ejecución de sus programas activos ha revelado que los impedimentos a los proyectos de infraestructura de carreteras tienen que ver principalmente con (i) una falta de recursos de contrapartida relacionados con restricciones presupuestarias nacionales y (ii) temas relacionados con la burocracia relativa a la compra de tierras, los reasentamientos y el traslado oportuno del tendido de servicios públicos.
- 1.6 **El programa del Banco.** Los programas activos del Banco también han contribuido colectivamente, aunque de manera lenta desde 2002, a mejorar gradualmente el estado de la red de carreteras, y a promover importantes reformas sistémicas e institucionales significativas y autónomas dentro del Organismo Nacional de Obras Públicas para gestionar el mantenimiento de carreteras en Jamaica. El Programa de Mejoras de la Carretera Costera Norte en particular ha contribuido a la mejora y rehabilitación de la Carretera de Circunvalación Costera Norte en Jamaica y quedará completado para finales de 2008. El Programa Nacional de Mejoras del Servicio de Carreteras ha introducido contratos eficaces en función de los costos para el mantenimiento de carreteras basados en el desempeño, que se están gestionando mediante un sistema informático de gestión del mantenimiento rutinario, que proporciona datos, información, análisis y justificación para el gasto óptimo en mantenimiento de carreteras. El Programa Nacional de Mejoras del Servicio de Carreteras también ha apoyado desde julio de 2003 la operacionalización de un Fondo para el Mantenimiento de Carreteras.
- 1.7 **Temas gubernamentales.** Para asegurar la sostenibilidad y hacer que el sistema informático de gestión del mantenimiento rutinario forme parte permanente de la



gestión de carreteras es necesario definir y clasificar este nuevo instrumento dentro de la estructura del Organismo Nacional de Obras Públicas. Además, según el Plan Maestro de Mantenimiento de Carreteras, los actuales recursos recibidos por el Fondo para el Mantenimiento de Carreteras representan cerca del 50% de las necesidades anuales mínimas para mantenimiento de carreteras rutinario. La coordinación de donantes por medio del Noveno Fondo Europeo de Desarrollo ayudará al Gobierno de Jamaica a estudiar modalidades alternativas de financiamiento adicional con objeto de apoyar su programa priorizado de mantenimiento periódico y rutinario, y definir y elaborar nuevas especificaciones de puestos de trabajo en apoyo del sistema informático de gestión del mantenimiento rutinario.

- 1.8 **Problema abordado.** A pesar de estos logros institucionales conseguidos en los últimos cinco años, la conjunción de fenómenos meteorológicos y restricciones presupuestarias ha tenido un efecto negativo al reducir las mejoras logradas en la red de carreteras ya que Jamaica sufrió lluvias torrenciales e inundaciones a principios de 2002, seguidas por más inundaciones tras el paso de los huracanes Iván en 2004 y Dean en 2007, y la tormenta tropical Gustav en 2008. El efecto acumulativo de las escorrentías de torrentes pluviales junto con la falta de mantenimiento eficaz de los cursos de agua dañó partes importantes de la red vial nacional y la infraestructura conexas mantenida por el Organismo Nacional de Obras Públicas. Estos daños incluyen la destrucción del importante puente sobre el río Hope, arrasado por la correntada tras la tormenta tropical Gustav; dicho puente era el punto de acceso más viable de las poblaciones de East St. Andrew, St. Thomas y partes de Portland a Kingston, la capital nacional. La ruta alternativa de dichas poblaciones hacia Kingston, por la costa Norte, es por lo menos dos veces más larga. Vistas la importancia de ese puente y la necesidad urgente de reconstruirlo, esta operación apoyará su reemplazo en términos de diseño y construcción por medio de una licitación internacional limitada. Según el Plan Maestro de Mantenimiento de Carreteras, se necesita un presupuesto anual de US\$17 millones para reparar y mantener la red a un nivel aceptable. Las reducidas contribuciones al nivel general de financiamiento requerido para mantenimiento, combinado con la topografía montañosa de la isla y el impacto de huracanes y el daño producido por inundaciones han contribuido en forma considerable al actual ciclo de deterioro de la red vial. El estudio sobre las condiciones de la red<sup>2</sup> realizado en 2005 para actualizar los datos arrojados por el anterior estudio llevado a cabo en 1999 por el organismo antedicho se basa en un examen parcial de 50% de la red de carreteras principales. Los resultados obtenidos aparecen resumidos en el cuadro siguiente:

---

<sup>2</sup> Organismo Nacional de Obras Públicas, plan corporativo 2007-2010.

**Estudio parcial de las condiciones de las carreteras principales  
para los años 1999 y 2005**

Clase de carretera	Condición/km			Total (km)
	Buena	Regular	Mala	
A	236	235	66	537
B	50	283	135	468
C	31	410	1.130	1.571
Total	317	928	1.331	2.576
Porcentaje 1999	28%	28%	44%	
Porcentaje 2005	12%	36%	52%	

‘A’: carreteras de importancia nacional que soportan volúmenes de tráfico diario superiores a los 1.000 vehículos y que conectan una o más áreas o ciudades principales de la isla con otras áreas o ciudades similares. (Total: 844 km).

‘B’: carreteras de importancia regional que conectan con caminos arteriales y normalmente soportan volúmenes de tráfico diarios de 1.000 a 8.000 vehículos. (Total: 717 km).

‘C’: habitualmente carreteras de importancia únicamente local que tienen la función de permitir comunicaciones y contacto dentro de los distritos. Estas carreteras normalmente tienen volúmenes de tráfico inferiores a los 1.500 vehículos por día. (Total: 3.225 km).

- 1.9 Los datos del estudio muestran que en 2005, 317 km (12% de la red) se clasificaban como buenos, una cifra inferior a los 721 km (28% de la red) registrados en 1999, lo que representa un descenso de 57% en la cantidad de vías definidas como “buenas” entre 1999 y 2005. Es evidente que el estado de la red de carreteras principales se ha deteriorado sensiblemente desde el estudio de 1999. No hay duda de que estas características del sistema vial jamaquino tienen repercusiones y se traducen en altos costos logísticos y un menor nivel de vida nacional. Esta situación constituye una amenaza para el objetivo de desarrollo a largo plazo del Gobierno de Jamaica, basado en inversiones que fomenten un aumento en la productividad del sector privado, lo que requiere disponer de una red de carreteras segura y fiable que facilite el movimiento de bienes y servicios.
- 1.10 La disponibilidad de recursos suficientes para el mantenimiento de carreteras ha sido otro problema recurrente en Jamaica. Con respecto al Fondo para el Mantenimiento de Carreteras, el flujo de fondos ha sido tradicionalmente insuficiente y las cantidades disponibles habitualmente no han coincidido con la demanda estacional de obras viales, lo cual ha dado lugar a un problema cíclico de flujo de efectivo que impide que los recursos presupuestados para mantenimiento puedan emplearse de manera eficiente. El Noveno Fondo Europeo de Desarrollo proveerá el apoyo técnico necesario para establecer mecanismos e incentivos que brinden la seguridad de que se han de dedicar fondos suficientes de forma oportuna al mantenimiento de carreteras con la coordinación de donantes.
- 1.11 **Estrategia del país.** La infraestructura de carreteras de la isla es un insumo necesario para facilitar la mayor eficiencia y competitividad del sector privado en apoyo de la estrategia de liberalización del mercado adoptada por el Gobierno de

Jamaica sobre la base de un modelo de crecimiento impulsado por la exportación. Las iniciativas del gobierno en materia de desarrollo se han centrado en crear un entorno conducente a atraer y aumentar las inversiones, favoreciendo de este modo el crecimiento del sector privado y aumentando los niveles de productividad. La adopción de esta estrategia a largo plazo tiene por objeto alcanzar un alto crecimiento sostenible a través de la promoción de inversiones, en particular para segmentos económicos exportadores que tengan características dinámicas y competitivas. En consonancia con esta estrategia, el gobierno ha reconocido que para alcanzar estos objetivos de crecimiento será necesario dedicar profundos esfuerzos a promover una mayor productividad y eficiencia del sector privado, mediante la mejora y el mantenimiento de la infraestructura económica, social y física.

- 1.12 En forma acorde con esta estrategia, el Plan Maestro de Turismo del gobierno elabora planes para mejorar la calidad del producto turístico y diversificar el sector y la oferta de alojamiento para diferenciarla de los hoteles con todo incluido y promover el desarrollo de nuevas áreas como Portland y otras atracciones de la costa Sur, integrando la naturaleza y el patrimonio además del turismo de playa, dado que muchos de los bienes naturales se encuentran en la zona Sur, menos desarrollada, de la isla y en el interior. Este nuevo enfoque de ecoturismo se está fomentando mediante proyectos de infraestructura como el Proyecto de Mejora de la Autopista Costera Norte financiado en parte a través del préstamo 932/OC-JA del Banco, Programa de Mejoras de la Carretera Costera Norte para el tramo Negril-Port Antonio. Como parte de las actividades en el sector, el gobierno ahora está considerando como paso lógico siguiente realizar estudios de factibilidad para mejorar la carretera entre Port Antonio y Kingston, como primera medida para mejorar el Corredor Carretero Sur de la isla.
- 1.13 **Estrategia del Banco.** El programa de obras es congruente con la estrategia del Banco en el país, que establece tres áreas de actuación principales: (i) desarrollo del sector privado, (ii) obtención de valor por el dinero invertido y (iii) reducción de la vulnerabilidad a los desastres naturales. La infraestructura vial dañada tiene un efecto perjudicial sobre el entorno empresarial, la productividad y el desarrollo del sector privado, así como en la capacidad de mover bienes y servicios de manera eficaz, con lo que se impide dedicar los recursos del país al crecimiento económico. Abordar el estado de la red de carreteras mediante un programa de rehabilitación y obras preventivas servirá de insumo complementario para favorecer el entorno empresarial así como el desarrollo del sector privado. Las actividades de rehabilitación y mantenimiento de carreteras también están en consonancia con el tercer pilar estratégico del Banco, consistente en reducir la vulnerabilidad de Jamaica frente a los desastres naturales a través de acciones de prevención y mitigación.
- 1.14 **Justificación.** El Gobierno de Jamaica ya ha empezado a abordar el problema con ayuda del Banco a través del préstamo 1959/OC-JA enmarcado en el Programa Nacional de Asistencia de Emergencia, que le ha permitido responder a la

necesidad de reparaciones inmediatas y urgentes de la red de carreteras. El Programa de Rehabilitación de Infraestructuras de Transporte propuesto es una respuesta de segunda etapa al problema y funcionará en total sincronía con el préstamo de emergencia en la medida de lo posible, aprovechándolo a fin de apoyar obras de reparación y rehabilitación a corto y mediano plazos en la red de carreteras principales. De manera conjunta, estas operaciones responderán a las dos solicitudes del Gobierno de Jamaica, de US\$32 millones y US\$28 millones (un total de US\$60 millones), para rehabilitar la red de carreteras principales, en un esfuerzo por normalizar el desarrollo económico a través de la recuperación de la movilidad, la seguridad y la fiabilidad de la red vial y mejorar la vida de la población jamaicana tras las inundaciones.

- 1.15 **Coordinación entre otros donantes.** El Banco es un agente básico en un esfuerzo concertado con otros organismos como el Banco de Desarrollo del Caribe (BDC), que ha aprobado US\$20 millones para reparaciones de carreteras, junto con un préstamo aprobado por valor de US\$10 millones del Banco Mundial para la rehabilitación de carreteras. La Unión Europea, de conformidad con el Noveno Fondo Europeo de Desarrollo, también ha prestado apoyo aportando € 13 millones para la Política Nacional de Transporte y el Plan Maestro de Mantenimiento de Carreteras, y ha facilitado además la “hoja de ruta” necesaria para llevar a cabo intervenciones e inversiones así como la base para la coordinación en el sector. Se han destinado € 10 millones a incrementar la asistencia presupuestaria para apoyar el mantenimiento de carreteras, aportando los recursos necesarios para proteger y mantener la inversión. Kuwait, mediante su fondo KFAED, y la OPEP, han aportado recursos cifrados en US\$12,4 millones y US\$20 millones, respectivamente, destinados a la rehabilitación de carreteras rurales y urbanas, respectivamente. El Instituto de Planificación de Jamaica (*Planning Institute of Jamaica*) ha actuado como institución coordinadora central en la participación del Banco de Desarrollo del Caribe, el Banco Mundial, la Unión Europea, Kuwait, la OPEP y el BID, y refleja el compromiso del Gobierno de Jamaica a favor del sector y su estrategia coordinada de participación de donantes en el sector de carreteras.

## **B. Objetivo, componentes y costos**

- 1.16 **Objetivo.** El **objetivo general** del programa es contribuir a la rehabilitación del sistema de transporte de Jamaica permitiendo el restablecimiento de condiciones de operación adecuadas a través de la rehabilitación de partes vitales de la red de carreteras primarias que han resultado dañadas por los efectos de tormentas, y ayudar a estimular la actividad económica y mejorar la calidad de vida de la población jamaicana. Entre los **objetivos específicos** se incluyen los siguientes: (i) rehabilitación de partes esenciales del sistema de carreteras principales y aseguramiento de la continuidad física de la red primaria; (ii) minimizar el impacto de futuras inundaciones en el sistema de carreteras; (iii) ayudar a disminuir el costo de viaje para los usuarios de la red de carreteras, lo que a su vez servirá para facilitar el acceso a servicios sociales y espacios económicos, y (iv) fortalecer el Organismo Nacional de Obras Públicas a fin de mejorar la capacidad de abordar

estratégicamente temas de reforma clave con el objetivo de mejorar la política de transporte por carretera y la normativa que regula el sistema informático de gestión del mantenimiento rutinario, el Fondo para el Mantenimiento de Carreteras y futuras inversiones en la mejora de carreteras en el Enlace Costero Sur.

- 1.17 **Componentes del programa.** El programa se aplicará a lo largo de un periodo de cinco años e incluirá tres componentes: (i) **obras civiles**, que apoyarán la rehabilitación y mejora de carreteras primarias seleccionadas de la red de carreteras principales, incluida la reconstrucción del puente sobre el río Hope, obras de encauce de cursos fluviales y construcción de muros de contención; (ii) **apoyo a la ejecución del proyecto**, que se centrará en apoyar al personal destinado a la unidad de ejecución del proyecto y en proveer apoyo profesional complementario (medio ambiente e ingeniería), y (iii) **estudios técnicos**, que servirán para facilitar asistencia y estudios técnicos destinados a brindar insumos para las futuras intervenciones complementarias. A continuación se describe en detalle cada componente.
- 1.18 **Componente 1 – Obras civiles (US\$45,2 millones).** En el marco de este componente se seleccionarán carreteras y puentes que estén en la esfera del Organismo Nacional de Obras Públicas para su rehabilitación. Para ser elegibles, las obras correspondientes deberán
- (i) formar parte del sistema de la red nacional de carreteras principales, que abarca 5.006 km;
  - (ii) contar con una asignación presupuestaria para el año correspondiente;
  - (iii) en cuanto a la reconstrucción del puente y a obras de rehabilitación complejas, los proyectos han de ser económicamente factibles, es decir, la tasa de rendimiento económico deberá ser como mínimo del 12%;
  - (iv) ser factibles desde el punto de vista ambiental, y por tanto cumplir la legislación ambiental del país así como las respectivas políticas del Banco<sup>3</sup>;
  - (v) tener diseños estándar preparados para obras sencillas, diseños finales para obras complejas y diseños finales para la reconstrucción del puente sobre el río Hope; asimismo, deberán tener incorporadas medidas de mitigación para prevenir, corregir o compensar los impactos ambientales directos;
  - (vi) tener autorización al derecho de paso antes de firmar el contrato de las obras civiles;

---

<sup>3</sup> Políticas de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), Reasentamiento Involuntario (OP-710), Desastres Naturales (OP-704), Pueblos Indígenas (OP-765) y Disponibilidad de Información (OP-102).

- (vii) presentar pruebas de que no es necesario reasentar a ningún ciudadano.
- 1.19 Está previsto que el alcance de los trabajos en este componente se encuadre en tres grupos de obras: (i) obras de rehabilitación sencillas y directas, es decir, trabajos de parcheado profundo, nivelación, sellado de grietas, reparación de desagües longitudinales, aplicación de marcas viales y reparación de la faja divisoria central. Incluirá la reparación de capas superficiales en mal estado, el refuerzo del pavimento donde esté erosionado y la reducción de asperezas en la superficie, la reconstrucción de instalaciones de drenaje inadecuadas y la construcción de muros de contención que sólo requieran diseños estándar sencillos y la aplicación del Plan de Gestión Social y Ambiental; (ii) obras de rehabilitación complejas que abarquen la restauración de puentes, la regulación de cursos de agua, la estabilización de terraplenes y la realización de obras de defensa frente al mar, así como la mejora de características geométricas y estructurales que precisen diseños detallados y estudios ambientales y de ingeniería más importantes previos a la construcción, y (iii) el diseño y reconstrucción integrales del puente sobre el río Hope.
- 1.20 **Componente 2 – Apoyo a la ejecución del proyecto (US\$2,8 millones).** Este componente apoyará directamente la contratación del jefe y el contador del proyecto y de un experto ambiental para el manejo diario de los aspectos técnicos, socioambientales, financieros y administrativos del proyecto; respaldará asimismo la contratación de los servicios de una empresa consultora de ingeniería y supervisión, mediante un proceso de licitación, para que efectúe el seguimiento y la supervisión de la ejecución de las obras civiles propuestas. Este componente también proveerá recursos para adquirir equipos menores de oficina y contratar auditores financieros y ambientales así como un consultor de seguimiento y evaluación para, respectivamente, realizar las auditorías y hacer seguimiento de los resultados de la operación.
- 1.21 **Componente 3 – Estudios técnicos (US\$2 millones).** Este componente ofrece recursos para realizar estudios de factibilidad ambientales y de ingeniería pertinentes para la futura restauración o mejora de secciones de carreteras. Entre los posibles estudios, las autoridades jamaquinas han considerado la elaboración de estudios de factibilidad para el Corredor Carretero Sur, centrándose en la continuación de la red de carreteras principales que circunscribe la isla, en consonancia con el plan de desarrollo estratégico del Gobierno de Jamaica para la costa Sur del país.
- 1.22 **Costo del proyecto.** El Banco financiará el costo total del proyecto con un préstamo de hasta US\$50 millones procedentes de los recursos del Capital Ordinario. El costo total aproximado de este proyecto no incluye recursos de contrapartida. El financiamiento que ha de proporcionar el Banco se calculó tomando como base las necesidades de inversión prioritarias en el sector, determinadas tras una evaluación preliminar del impacto socioeconómico y ambiental del huracán Dean (efectuado en septiembre de 2007), el impacto

identificado de la tormenta tropical Gustav y el Plan Maestro de Mantenimiento de Carreteras.

- 1.23 El cuadro siguiente muestra el costo total estimativo del programa (US\$50 millones). Se aportará financiamiento del Banco en forma de préstamo de inversión para obras múltiples. El costo refleja las condiciones de mercado actuales confirmadas por las continuas adquisiciones realizadas según el Programa Nacional de Mejoras del Servicio de Carreteras.

<b>Programa de Rehabilitación de la Infraestructura de Transporte</b>			
<b>Costo total y fuentes de financiamiento (en millones de US\$)</b>			
<b>Componentes y categorías de inversión</b>	<b>Banco</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
<b>1. Obras civiles</b>	<b>45,2</b>	<b>45,2</b>	<b>90</b>
1.1 Obras de rehabilitación sencillas	7,0	7,0	14
1.2 Obras de rehabilitación complejas	24,2	24,2	48
1.3 Reconstrucción del puente sobre el río Hope	14,0	14,0	28
<b>2. Apoyo a la ejecución del proyecto (personal de gestión del programa, y equipos)</b>	<b>2,8</b>	<b>2,8</b>	<b>6</b>
2.1 Consultor de ingeniería y de supervisión	<b>1,5</b>	<b>1,5</b>	<b>3</b>
2.2 Unidad de ejecución del proyecto	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>2</b>
2.2.1 Consultores	0,8	0,8	2
2.2.2 Equipo y suministros de oficinas	0,2	0,2	0
2.3 Auditoría y evaluación <sup>(a)</sup>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>1</b>
<b>3. Estudios técnicos</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	<b>4</b>
3.1 Estudio de factibilidad para el Corredor Carretero Sur	2,0	2,0	4
<b>TOTAL</b>	<b>50,0</b>	<b>50,0</b>	<b>100</b>

Notas: (a) Costos de auditoría y evaluación para toda la operación.

### C. Indicadores de resultados clave

- 1.24 Un sistema integral de seguimiento y evaluación analizará de forma continua la repercusión del programa. Para facilitar el seguimiento de la consecución de las metas establecidas se han tenido en cuenta los indicadores siguientes: (i) Porcentaje de los 5.006 km de carreteras primarias rehabilitadas. Se hará seguimiento de la contribución del programa a la restauración y protección del sistema de transporte de Jamaica; (ii) se empleará un indicador de tiempo de viaje y de resultados para representar el seguimiento de la mejora en la calidad de vida. Este indicador se utiliza sobre la premisa de que un servicio más rápido se traduce en valor agregado para la población y se ha elegido porque no es costoso a la hora de recopilar y validar información; (iii) el costo operativo por vehículo junto con el porcentaje de accidentes debidos a carreteras en mal estado se emplearán para examinar la manera en que el proyecto ha contribuido a restablecer condiciones operativas adecuadas en la red. Se han escogido estos indicadores dado que la Unidad de Estadísticas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas recopila y archiva datos históricos de esta información desde 2002 y publica un informe anual sobre estadísticas del transporte.

- 1.25 Los indicadores y medios de verificación propuestos maximizan el uso de la información que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Organismo Nacional 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 recopilados desde 2002-2003. Esta información de base es el nivel referencial para la evaluación del programa. Todos los indicadores de productos serán medidos directamente por un consultor de seguimiento del Organismo Nacional de Obras Públicas que se contratará en el marco del programa. Los indicadores de resultados serán medidos directamente por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas o el Organismo Nacional de Obras Públicas, o bien indirectamente por la policía en caso de accidentes carreteros. Estas mediciones y cálculos estimativos se compararán con los productos y resultados previstos que se presenten en la matriz de resultados. El cuadro siguiente muestra los indicadores seleccionados y sus respectivos medios de verificación.

Indicador	Medios de verificación	Frecuencia
RESULTADOS		
Reducción del porcentaje de accidentes debidos a carreteras en mal estado	Informes de avance semestrales presentados el 31/12 de cada año.	Anual
Reducción del costo operativo por vehículo		
Reducción del tiempo medio por trayecto/viaje		
Porcentaje del proyecto completado satisfactoriamente		
PRODUCTOS		
Porcentaje de la red de carreteras principales rehabilitadas	Informes de avance semestrales presentados el 31/12 de cada año.	Anual
Contratación de consultor de ingeniería y supervisión		
Establecimiento de la unidad de ejecución del proyecto		
Auditoría y evaluación realizadas anualmente		
Realización de estudio de factibilidad para la Carretera de Enlace Sur, con diseños y documentos de licitación		

## II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y RIESGOS PRINCIPALES

### A. Instrumentos financieros

- 2.1 El financiamiento proporcionado por el Banco se aportará en forma de préstamo de inversión para obras múltiples. El préstamo financiará el costo total del proyecto con recursos del Capital Ordinario del BID y será por US\$50 millones, con un periodo de amortización y de gracia de 25 y 5 años, respectivamente. El periodo de desembolso previsto es de 5 años. El cuadro sobre desembolsos que se incluye a continuación muestra el calendario de desembolso provisional.



Fuente	Posibles desembolsos (en millones de dólares) (información a título preliminar)					
	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Total
Total	6,49	17,17	13,43	6,37	6,54	50

## **B. Riesgos ambientales y sociales y medidas de mitigación**

- 2.2 Es probable que los impactos ambientales y sociales netos del programa resulten positivos para los residentes y los negocios de la zona. No se prevén grandes impactos negativos dado que las obras incluirán principalmente trabajos de mantenimiento; los impactos negativos menores se limitarán con probabilidad al área de influencia inmediata de las carreteras y a la fase de construcción. El programa tendrá efectos socioambientales positivos tales como (i) mejora del acceso a mercados y servicios sociales al reducir el tiempo de viaje y los costos de transporte; (ii) reducción del posible impacto negativo de inundaciones locales y subregionales que afecten a propiedades agrícolas y áreas rurales, al mejorar el tráfico y las condiciones de seguridad de las carreteras y mejorar asimismo la ordenación de las aguas pluviales, y (iii) mayor seguridad para peatones y usuarios de carretera y reducción del número y frecuencia de accidentes y de la gravedad de los mismos.
- 2.3 Dadas las características de las obras civiles propuestas, así como el hecho de que se llevarán a cabo dentro del derecho de paso existente y no afectarán a la población residente, los posibles impactos negativos serán los siguientes: (i) congestión de tráfico, creación de condiciones de manejo peligrosas y aumento del riesgo de accidentes; (ii) erosión del suelo con posible sedimentación de masas de agua cercanas debido al movimiento de tierra por excavaciones y residuos de construcción; (iii) contaminación del suelo y del agua por escombros y aguas residuales procedentes de áreas de trabajo o depósitos de equipo; (iv) producción de polvo, ruido y humos debido a la actividad, el equipo y los vehículos de construcción; (v) riesgo de accidentes para los trabajadores o usuarios de las carreteras alrededor de los lugares de construcción, y (vi) rotura accidental de tuberías y líneas de servicios (electricidad, teléfono y agua), incluida la interrupción temporal de servicios durante la excavación y el retiro de pavimentos.
- 2.4 Mitigación de impactos. Los potenciales impactos negativos del programa se evitarán o atenuarán aplicando de manera eficaz el plan de gestión ambiental y social elaborado durante la fase de diseño y evaluación del programa, basado en los procedimientos ambientales del Organismo Nacional de Obras Públicas (abril de 2006)<sup>4</sup> y en las correspondientes políticas del Banco. El plan de gestión ambiental y

<sup>4</sup> Los procedimientos ambientales del Organismo Nacional de Obras Públicas para obras civiles de infraestructura incluyen buenas prácticas de gestión, medidas de mitigación ambiental y requisitos para el otorgamiento de licencias ambientales para la instalación y operación de campamentos de construcción; instalaciones de almacenamiento; plantas de asfalto, hormigón y trituración; zonas de relleno y canteras. Además, los procedimientos ambientales describen las actividades que se han de llevar a cabo para la restauración de lugares, así como para el control de la erosión y la gestión de las aguas pluviales; el control

social contiene la política y las estrategias ambientales del Organismo Nacional de Obras Públicas, así como buenas prácticas y medidas, funciones y responsabilidades y la especificación ambiental para las obras civiles. El plan de gestión ambiental y social formará parte de los documentos de licitación de las obras civiles.

- 2.5 En Jamaica, el Organismo Nacional de Medio Ambiente y Planificación (*National Environment and Planning Agency* o NEPA), un organismo regulador bajo la égida de la Oficina del Primer Ministro, es responsable de promover la gestión, conservación y protección eficaces del medio natural. El Organismo Nacional de Obras Públicas es también responsable de emitir permisos ambientales para cualquier proyecto nuevo y licencias para autorizar la descarga, al aire, el suelo o el agua, de cualquier tipo de residuo u otro elemento contaminante que pueda derivarse de las obras civiles. En el sector del transporte, el Organismo Nacional de Obras Públicas cuenta con una unidad ambiental encargada de la gestión ambiental del sector vial.
- 2.6 Supervisión y seguimiento. En la supervisión, el seguimiento y la aplicación del plan de gestión ambiental y social participarán el ingeniero ambiental del Organismo Nacional de Obras Públicas/Unión Europea, la empresa de supervisión, el contratista y el Organismo Nacional de Medio Ambiente y Planificación. El contratista preparará un plan de aplicación de la gestión ambiental y social específico para cada proyecto, empleando como directriz el plan de gestión ambiental y social. Las empresas de supervisión facilitarán un ingeniero ambiental para controlar que los contratistas cumplan el plan de aplicación de la gestión ambiental y social, ofrecerán capacitación al personal del Organismo Nacional de Obras Públicas/Unión Europea y de los contratistas y elaborarán informes mensuales y cualquier otro informe preparado en relación con el medio ambiente, incluidas las situaciones de emergencia que puedan ocurrir (p. ej. vertidos de sustancias peligrosas). Estos informes ambientales deberán presentarse al Organismo Nacional de Obras Públicas/Unión Europea, el Organismo Nacional de Medio Ambiente y Planificación y el Banco. El Organismo Nacional de Medio Ambiente y Planificación llevará una supervisión independiente en relación con los aspectos ambientales y sociales relacionados con la ejecución del programa, mediante la revisión periódica de las actividades de construcción.
- 2.7 Capacitación. El consultor ambiental asignado a la unidad de ejecución del proyecto impartirá capacitación ambiental, según lo convenido en los planes de trabajo anuales, a los siguientes grupos: (i) ingeniero ambiental y altos funcionarios del Organismo Nacional de Obras Públicas/Unión Europea: capacitación sobre los procedimientos básicos de gestión ambiental; y (ii) personal de los contratistas de la

---

de la contaminación del agua; la protección de vías navegables, riberas y llanuras de inundación; el control de polvos, ruidos y vibraciones; la gestión de residuos; la protección de la flora y la fauna; las relaciones con la comunidad; la salubridad y la seguridad, etc.

construcción: capacitación sobre gestión ambiental, respuesta a emergencias ambientales, manejo de materiales, ordenación de materiales de desecho y aplicación de especificaciones de gestión ambiental y social. Esta capacitación se incluirá en los presupuestos de las empresas de supervisión.

### **C. Riesgo fiduciario**

- 2.8 **Audidores.** Como organismo ejecutor, el Organismo Nacional de Obras Públicas posee amplia experiencia de trabajo con el Banco y cuenta con sólidos procedimientos internos y de adquisición. Sin embargo, una de las lecciones aprendidas de la ejecución de la cartera activa es que en el organismo ejecutor propuesto todavía quedan por implantarse sistemas de contabilidad sólidos. Para mitigar el riesgo que esto conlleva, el Banco exigirá que el organismo ejecutor posea y mantenga controles de contabilidad adecuados así como registros aceptables para el BID, al cual se le han de presentar en forma de informe financiero consolidado del programa al final de cada ejercicio fiscal. Esta información servirá de base para la auditoría anual correspondiente al empleo de los fondos del Banco. Dada la importancia de esta tarea, el organismo ejecutor deberá asegurarse de retener al personal que cuente con experiencia en contabilidad o auditoría.

### **D. Otros temas y riesgos clave**

- 2.9 **Evaluación macroeconómica.** Jamaica figura entre las mayores economías de la región del Caribe, con un PIB nominal de US\$10.700 millones. Sin embargo, la isla se enfrenta a una aminoración persistente del crecimiento real. Durante los últimos quince años, su PIB no ha podido crecer más del 2,4% mientras que los países vecinos de la región lo hicieron a un promedio del 3,8% en el mismo periodo. En el ejercicio fiscal 2007-2008, el crecimiento económico se situó en el 1,2%, pero según el FMI es probable que se recupere en 2008-2009. La deuda pública alcanzó su nivel máximo situándose en 143,9% del PIB en marzo de 2003 y desde entonces ha descendido hasta llegar a 132,4% en marzo de 2007. Esta mejora se debió a los efectos de los tipos de cambio, una aceleración del crecimiento económico, superávit primarios mayores y déficit fiscales menores desde 2003. El déficit fiscal ha descendido pasando de 7,6% del PIB en 2002-2003 a 3,3% en 2005-2006. Sin embargo, en el periodo 2006-2007 el déficit fiscal aumentó hasta el 6,6% del PIB debido a la debilidad de los ingresos y a un incremento del gasto corriente. Los pagos de intereses sobre la deuda representan aproximadamente 13% del PIB y 25% del presupuesto del gobierno en el ejercicio fiscal 2007-2008.
- 2.10 Los desequilibrios macroeconómicos son característicos de la economía jamaicana. En 2007-2008 el déficit fiscal llegó hasta el 5,8% del PIB y la inflación, impulsada principalmente por un aumento en los precios de los alimentos y del petróleo, se aceleró hasta alcanzar el 18,1% a finales del ejercicio fiscal 2007-2008. Estos desequilibrios también se reflejan en los déficit en cuenta corriente, que se incrementaron hasta el 15,4% del PIB en 2007-2008. Debido a la presión ejercida por estos déficit crecientes, las reservas internacionales netas de Jamaica

han descendido sustancialmente. Esta tendencia tiene visos de continuar en 2008-2009 dada la persistente suba de los precios de los alimentos y del petróleo. El Gobierno de Jamaica ha aplicado políticas fiscales y monetarias estrictas para enfrentarse a los desequilibrios de la economía y ha conseguido obtener superávits fiscales primarios situados entre el 8% y el 11% del PIB durante los últimos tres años. Aunque estas medidas no bastaron para controlar la inflación, dieron lugar a una reducción de la elevada deuda pública de Jamaica que en 2007-2008 fue de 128% del PIB.

- 2.11 **Sostenibilidad de la deuda.** La actual evaluación macroeconómica independiente (enero de 2008) indica que, en las actuales condiciones macroeconómicas, el superávit primario necesario para estabilizar el coeficiente deuda-PIB es del 4% del PIB. Para reducir ese coeficiente al 40% (un umbral sugerido por estudios del FMI) el superávit primario debería ser de 7,44% del PIB durante 20 años. Cabe señalar que en los últimos ocho años Jamaica ha registrado superávits primarios superiores a esta cifra. Las pruebas de tensión financiera indican que la situación de la deuda es sólida frente a la mayoría de conmociones previsibles, tomadas en forma individual, y que el coeficiente deuda-PIB debería continuar disminuyendo a mediano plazo. No obstante, si la economía se viese afectada por una conmoción combinada en materia de tipos de cambio, tasas de interés y crecimiento, el coeficiente deuda-PIB aumentaría. Esto subraya la vulnerabilidad de Jamaica a las conmociones externas y pone de relieve el imperativo macroeconómico de obtener una reducción importante del coeficiente de deuda.
- 2.12 **Crecimiento a largo plazo.** Entre 1970 y 2005 la economía creció a un promedio anual de 0,9% y los ingresos per cápita cayeron en un 5% acumulativo en términos reales. Entre 2000 y 2005, la inversión registró un promedio de 30% del PIB, pero el crecimiento económico se situó en un promedio anual de 1,5%. Estudios patrocinados por el Banco han atribuido las razones de ello a la distorsión en la asignación de recursos, especialmente la causada por el sistema fiscal. Un estudio reciente del FMI también ha llegado a la conclusión de que el crecimiento ha sido reducido por la asignación de inversiones a áreas menos productivas, pero atribuyó este hecho al elevado nivel de deuda pública y a la consiguiente incertidumbre macroeconómica. Un crecimiento más rápido, de mayor amplitud y sostenido será esencial para elevar el nivel de vida y reducir aún más la pobreza. La aceleración del crecimiento depende del desarrollo del sector privado, que a su vez necesita un contexto macroeconómico favorable, un marco de incentivos firme y un entorno empresarial propicio.
- 2.13 **Restricciones estructurales.** Varios estudios recientes han descrito los problemas que obstaculizan la competitividad y el crecimiento en Jamaica. Según el Informe de Competitividad Mundial correspondiente a 2006-2007, la inadecuada oferta de infraestructura está entre los factores que limitan la competitividad de las empresas. Además, la evaluación del sector privado patrocinada por el Banco identificó la infraestructura inadecuada como uno de los factores que traban el desarrollo del sector privado en Jamaica.

- 2.14 **Sostenibilidad.** Una vez que el activo de carreteras quede rehabilitado, se correrá el riesgo de que vuelva a un estado de deterioro antes de cumplir totalmente su vida útil, debido al financiamiento insuficiente de las actividades de mantenimiento. A fin de reducir este riesgo como parte de la coordinación de donantes, el Noveno Fondo Europeo de Desarrollo brindará apoyo para una asesoría destinada a ayudar al Gobierno de Jamaica a encontrar modalidades alternativas de proveer más recursos al Fondo para el Mantenimiento de Carreteras. Si bien la inclusión de la modalidad de diseño-construcción para la reconstrucción del puente sobre el río Hope posibilita un reemplazo más oportuno de dicha estructura, esa modalidad necesita una supervisión mayor para asegurarse de que los intereses del Gobierno de Jamaica se vean optimizados en todo momento. Para proteger esos intereses, los consultores sobre supervisión se contratarían en una etapa temprana del proceso, comenzando con los documentos de licitación y siguiendo durante la fase de diseño y construcción con una estrecha supervisión y con el correspondiente análisis de debida diligencia en materia ambiental.

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

#### **A. Resumen de los mecanismos para la ejecución**

- 3.1 El prestatario será el Gobierno de Jamaica. El organismo ejecutor será el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través del Organismo Nacional de Obras Públicas. Éste es el brazo ejecutor de dicho ministerio, que posee gran experiencia y buenos resultados en la ejecución de proyectos financiados por el Banco, a saber, el Programa de Mejoramiento del Servicio Nacional de Carreteras (NRSIP), el Programa de Mejoras de la Carretera Costera Norte (NCHIP) y la Facilidad de Respuesta Inmediata. El Organismo Nacional de Obras Públicas rinde cuentas al Ministro de Transporte y Obras Públicas por medio de su secretario permanente. Por consiguiente, para la presente operación la unidad de ejecución del proyecto se racionalizará con las unidades de ejecución de proyecto encargadas del préstamo 1959/OC-JA enmarcado en la Facilidad de Respuesta Inmediata, compartirá recursos cuando sea posible y se encargará de que se sigan los procedimientos técnicos, administrativos y financieros relacionados con la ejecución del proyecto, así como la planificación, el seguimiento, la supervisión y la evaluación del proyecto. Esta unidad de ejecución del proyecto estará integrada como mínimo por un jefe de proyecto y un contador de proyecto, a los que se sumarán también por lo menos los siguientes altos funcionarios: (i) un experto ambiental y (ii) un experto en seguimiento y evaluación. El Organismo Nacional de Obras Públicas se encargará de supervisar y dirigir la ejecución del programa. La condición previa al primer desembolso será la de contratar o nombrar a un jefe de proyecto, un experto ambiental y un contador certificado, o una combinación similar de calificaciones y experiencia, de conformidad con términos de referencia aprobados previamente por el Banco.
- 3.2 La unidad de ejecución del proyecto será responsable de coordinar la supervisión técnica y ambiental, así como el control de calidad de las obras realizadas en el

marco del programa. Para ello utilizará a consultores externos contratados de conformidad con términos de referencia convenidos con el Banco. Los consultores de supervisión del programa deberán preparar diseños estándar para obras sencillas y diseños finales para obras complejas y para la reconstrucción del puente sobre el río Hope, que se construirá bajo términos contractuales de diseño-construcción. Dichos consultores también brindarán asistencia en materia de llamado a licitación y evaluación de ofertas y establecerán procedimientos adecuados de inspección, control y garantía de calidad para la realización de las obras y la supervisión de todos los contratistas. Estos consultores también revisarán la documentación técnica al iniciar sus actividades y a intervalos periódicos a lo largo de todo el periodo de ejecución del contrato, asegurándose, entre otras cosas, de lo adecuado de la programación y secuencia de las obras del programa, como los estudios geotécnicos y de subsuelo, drenaje, especificaciones ambientales y medidas de mitigación, así como recomendaciones sobre seguridad de los trabajadores, y se cerciorarán de que las calificaciones del contratista y la capacidad de sus equipos satisfagan los requisitos de diseño. Además, prepararán los planos detallados finales conforme a obra para todos los trabajos realizados, una vez finalizado cada proyecto específico.

- 3.3 El organismo ejecutor tendrá las responsabilidades siguientes relacionadas con la ejecución del programa: (i) dirigir, controlar y registrar todos los procedimientos administrativos y contables necesarios; (ii) coordinar el proceso de licitación de acuerdo con las normas del Banco y del Gobierno de Jamaica; (iii) supervisar las obras de rehabilitación y los contratos de construcción mediante empresas de consultoría contratadas específicamente para este fin; (iv) mantener controles financieros y de contabilidad adecuados, así como los necesarios sistemas de archivo de documentación de apoyo para que el Banco y la empresa de auditoría externa puedan verificar las revisiones posteriores de los procesos de adquisición; (v) preparar y presentar al Banco la solicitud de desembolso y la correspondiente justificación de gastos; (vi) elaborar y presentar al Banco informes semestrales sobre la ejecución del programa de fondos rotatorios, incluidas actualizaciones anuales del plan anual de operaciones, informes financieros auditados y otros informes financieros exigidos por el Banco; (vii) registrar y controlar los resultados del programa mediante indicadores acordados, y (viii) atender y resolver las reclamaciones de contratistas y tratar los ajustes contractuales conexos. Además, el organismo ejecutor mantendrá archivos separados para las operaciones del programa y facilitará el seguimiento financiero y contable de los recursos del Banco, de conformidad con los requisitos de éste.
- 3.4 **Adquisiciones.** La obtención de contratos que vayan a ser financiados con los recursos del financiamiento se llevará a cabo de acuerdo con las Políticas para la Adquisición de Obras y Servicios Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2349-7) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2350-7), documentos éstos ambos de fecha julio de 2006. En respuesta a la solicitud formulada por el Gobierno de Jamaica, las adquisiciones para este proyecto serán revisadas de antemano.

- 3.5 Reembolso de gastos: Dentro del financiamiento que ha de proporcionar el Banco se podrán utilizar hasta US\$7 millones para reembolsar al prestatario los gastos en que haya incurrido el organismo ejecutor antes de la fecha de aprobación de la presente operación y después del 28 de agosto de 2008 (fecha en la cual la tormenta tropical Gustav azotó a Jamaica). El Banco reconocerá gastos relacionados con (i) eliminar escombros de los caminos; (ii) eliminar obstáculos caídos sobre las carreteras y los desprendimientos de pavimento provocados por las copiosas lluvias; (iii) destapar drenajes obstruidos; (iv) realizar obras estructurales relacionadas con los sistemas de drenaje a lo largo de las carreteras, y (v) reparar carreteras, incluidos los trabajos de reparación de baches profundos, nivelación, reparación de drenajes longitudinales, restablecimiento de señales camineras y fajas divisorias centrales; todo ello estará sujeto a la condición de que dichos gastos en los que haya incurrido el organismo ejecutor sean congruentes con el presente proyecto, los términos y condiciones del contrato de préstamo y las políticas y los procedimientos del Banco.

**B. Resumen de los mecanismos para el seguimiento de los resultados**

- 3.6 La estrategia de seguimiento y evaluación incluirá lo siguiente: (a) estados financieros anuales auditados, (b) un plan anual de operaciones, (c) informes de avance semestrales, (d) informes de avance mensuales sobre las obras civiles, (e) revisiones intermedias y (f) informes de terminación de proyecto.

**C. Actividades de diseño importantes posteriores a la aprobación**

- 3.7 **Actividades futuras para la finalización de diseños.** La preparación de los diseños técnicos detallados necesarios para sacar a licitación las obras se financiará mediante el proyecto. Los diseños incluirán la categoría de obras relacionadas con la restauración de puentes, la regulación de cursos de agua, la estabilización de terraplenes y obras de defensa frente al mar, así como la mejora de las características geométricas y estructurales de la carretera de que se trate. Con anterioridad a la licitación de las obras civiles, el organismo ejecutor deberá someter al visto bueno del Banco los estudios de ingeniería, con inclusión de los diseños técnicos y los estudios ambientales.

**JAMAICA**  
**PROGRAMA DE REHABILITACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (JA-L1016)**  
**MATRIZ DE RESULTADOS**

<b>Objetivo del proyecto</b>	Contribuir a la reducción del costo de transporte y el tiempo de viaje para los usuarios de carreteras, mediante la mejora y el mantenimiento de la red de carreteras primarias.
------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<b>Indicadores de resultados</b>	<b>Nivel básico 2008</b>	<b>Nivel escogido como objetivo 2013</b>	<b>Observaciones</b>
Porcentaje de accidentes debidos a carreteras en mal estado	100 (Base)	50	Determinado por el Organismo Nacional de Obras Públicas sobre la base del informe de avance semestral y registros de la policía
Costo operativo por vehículo	100 (Base)	75	Determinado por el Organismo Nacional de Obras Públicas, sobre la base del informe de avance semestral
Tiempo medio por viaje o trayecto	3 horas	1,7 hora	Determinado por el Organismo Nacional de Obras Públicas, sobre la base del informe de avance semestral
Porcentaje del proyecto completado en consonancia con todas las especificaciones técnicas y financieras	0	100	Determinado por funcionarios del Organismo Nacional de Obras Públicas y de la Representación en Jamaica, en función de informes contractuales de préstamos



<b>Componente 1: Rehabilitación y mejora de carreteras primarias (US\$17,2 millones)</b>	<b>Base</b>	<b>Año 1</b>	<b>Año 2</b>	<b>Año 3</b>	<b>Año 4</b>	<b>Meta</b>	<b>Observaciones</b>
<b>Productos</b>							El cumplimiento de estos indicadores se determinará tomando como base los informes periódicos del Organismo Nacional de Obras Públicas y la verificación sobre el terreno por parte del personal del Banco en Jamaica
Porcentaje de 5006 km de carreteras primarias rehabilitadas	0	5	10	20	40	50	
<b>Resultados</b>							
Reducción en el porcentaje de accidentes debidos a carreteras en mal estado	100	95	90	80	60	50	
Costo operativo por vehículo	100	99	93	87	78	75	
Tiempo medio por viaje o trayecto	3 h	2,9	2,6	2,3	2	1,7 hora	
<b>Componente 2: Apoyo a la ejecución del proyecto (US\$2,7 millones)</b>	<b>Base</b>	<b>Año 1</b>	<b>Año 2</b>	<b>Año 3</b>	<b>Año 4</b>	<b>Meta</b>	<b>Observaciones</b>
<b>Productos</b>							El cumplimiento de estos indicadores se determinará tomando como base los informes periódicos del Organismo Nacional de Obras Públicas y la verificación sobre el terreno por parte del personal del Banco en Jamaica.
Contratación de consultor de ingeniería y supervisión	0	1	1	1	1	1	
Establecimiento de unidad de ejecución del proyecto	0	1	1	1	1	1	
Coordinador del proyecto y contador del proyecto	0	1	1	1	1	1	
Auditoría y evaluación realizadas anualmente	0	1	1	1	1	1	
<b>Resultados</b>							El cumplimiento de estos indicadores se determinará tomando como base los informes periódicos del Organismo Nacional de Obras Públicas y la verificación sobre el terreno por parte del personal del Banco en Jamaica.
Porcentaje de proyecto completado satisfactoriamente	0	10	30	60	95	100	
<b>Componente 3: Fortalecimiento institucional (US\$2,1 millones)</b>	<b>Base</b>	<b>Año 1</b>	<b>Año 2</b>	<b>Año 3</b>	<b>Año 4</b>	<b>Meta</b>	<b>Observaciones</b>
<b>Productos</b>							Determinados por el Organismo Nacional de Obras Públicas, sobre la base de informes de avance semestrales.
Estudio de factibilidad, diseños finales y documentos de licitación completados para la Carretera de Enlace Sur							
<b>Resultados</b>							
Oportunidad de inversión para la construcción de la Carretera de Enlace Sur		10	90	100			

**JAMAICA**  
**PROGRAMA DE REHABILITACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (JA-L1016)**  
**PLAN DE ADQUISICIONES**

Descripción del contrato y costo estimativo de la adquisición	Método de adquisición	Revisión (previa o posterior)	Fuente de financiamiento y porcentaje		Precalificación (sí/no)	Fechas aproximadas		Estado (pendiente, en proceso, adjudicado, cancelado)	Observaciones
			BID %	Local %		Publicación de anuncio de adquisición específico	publicación de Anuncio de adquisición específico		
BIENES									
1. Equipo y suministros de oficina Costo estimativo (US\$200.000)	LPN	Posterior	100%	0%	No	4º trimestre 2008	4º trimestre 2008	N.C.	
SERVICIOS DE CONSULTORÍA									
2. Consultoría (empresa) 1 Ingeniería y servicios de diseño y supervisión ambiental para la rehabilitación Costo estimativo (US\$1.500.000)	SBCC Internac.	Previa	100%	0%	N.C.	4º trimestre 2008	1er trimestre 2009	N.C.	Un único contrato
3. Consultoría (empresa) 2 Estudio de factibilidad del Corredor Carretero Sur Costo estimativo (US\$2.000.000)	SBCC Internac.	Previa	100%	0%	N.C.	1er trimestre 2009	1er trimestre 2009	N.C.	Un único contrato
4. Consultoría (personas) 3 Consultores individuales (gerente de proyecto, especialista ambiental y contador) para operaciones de asistencia técnica en apoyo del Organismo Nacional de Obras Públicas Costo estimativo (US\$240.000)	3 CV	Previa	100%	0%	N.C.	1er trimestre 2009	3er trimestre 2009	N.C.	Tres contratos
5. Consultoría (empresa) Asistencia técnica para facilitar auditorías financieras anuales Costo estimativo (US\$300.000)	SBCC Internac.	Previa	100%	0%	N.C.	4º trimestre 2008	4º trimestre 2008	N.C.	Un contrato

Descripción del contrato y costo estimativo de adquisición	Método de adquisición	Revisión (previa o posterior)	Fuente de financiamiento y porcentaje		Preselección (sí/no)	Fechas aproximadas		Estado (pendiente, en proceso, adjudicado, cancelado)	Observaciones
			BID %	Local %		Publicación de anuncio de adquisición específico	Publicación de anuncio de adquisición específico		
OBRAS CIVILES <sup>1</sup>									
6. Rehabilitación carretera Belvedere – Hallhead, 6,64 km Costo estimativo (US\$830.000)	LPN	Prevía	100%	0%	No	4° trimestre 2008	1er trimestre 2009	N.C.	
7. Rehabilitación carretera Hallhead – Puente río Morant, 1,2 km Costo estimativo (US\$150.000)	LPN	Prevía	100%	0%	No	4° trimestre 2008	1er trimestre 2009	N.C.	
8. Terraplenamiento Belvedere – Hallhead, 1 km Costo estimativo (US\$385.714)	LPN	Prevía	100%	0%	No	4° trimestre 2008	1er trimestre 2009	N.C.	
9. Terraplenamiento Church Corner Puente río Morant Costo estimativo (US\$314.286)	LPN	Prevía	100%	0%	No	4° trimestre 2008	1er trimestre 2009	N.C.	
10. Limpieza de lodo del lecho y encauce de cursos de agua, 4 km, Yallahs Costo estimativo (US\$1.100.000)	LPN	Prevía	100%	0%	No	4° trimestre 2008	1er trimestre 2009	N.C.	
11. Reconstrucción del puente sobre el río Hope (modalidad de diseño y construcción) Costo estimativo (US\$14.000.000)	LIL	Prevía	100%	0%	No	4° trimestre	1er trimestre 2009	N.C.	

**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 (del inglés BOO/BOT/BOOT); **CBD:** Contratación Basada en 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.

<sup>1</sup> La lista de proyectos de obras civiles por un importe global de US\$2,78 millones es una muestra indicativa de los primeros 18 meses de obras que ya han completado los diseños de ingeniería y están listas para su licitación.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-\_\_\_/08

Jamaica. Préstamo \_\_\_/OC-JA a Jamaica  
Programa de Rehabilitación de  
Infraestructura en el Sector de  
Transporte

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 Jamaica, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución de un programa de rehabilitación de infraestructura en el sector de transporte. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$50.000.000 de la Facilidad Unimonetaria de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

LEG/SGO/JA-1640740-08

JA-L1016