

COMMONWEALTH DE LAS BAHAMAS

**FINANCIAMIENTO SUPLEMENTARIO PARA EL PROGRAMA DE
TRANSPORTE DE NEW PROVIDENCE**

(BH-L1024)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por Alejandro Tadia (INE/TSP), Jefe de Equipo; Miroslava E. de Nevo (INE/TSP); Colin Forsythe (CBH/TSP); Diego Buchara (LEG/SGO); Magda Theodate, Cristóbal Silva, Sabine Engelhard (VPC/PDP), y Caterina Vecco (INE/TSP).

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO

I.	ANTECEDENTES	1
A.	El sector del transporte en las Bahamas	1
B.	Estrategia de país para el sector	2
C.	Programa de Transporte de New Providence.....	3
1.	Ejecución de las obras civiles	4
2.	Ejecución del componente de gestión ambiental.....	6
3.	Ejecución del componente de fortalecimiento institucional	6
4.	Necesidad de financiamiento suplementario	7
II.	FINANCIAMIENTO SUPLEMENTARIO.....	10
III.	EJECUCIÓN DEL PROYECTO	11
A.	Prestatario y organismo ejecutor	11
B.	Adquisición y contratación de bienes, obras y servicios	12
C.	Evaluación social y económica.....	14
D.	Consideraciones ambientales y sociales.....	14
E.	Riesgos del programa	17

ANEXOS

Anexos impresos

Anexo I	Matriz de resultados
Anexo II	Cuadro de adquisiciones resumido

APÉNDICES

Proyecto de resolución

Enlaces electrónicos	
Requeridos	
1. Plan Operativo Anual (POA)	http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1410999
2. Mecanismos de seguimiento y evaluación	http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1411001
3a. Informe de gestión ambiental y social	http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1368211
3b. Plan de gestión ambiental y social	http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1368215
4. Formulario de análisis de salvaguardias para la verificación y clasificación de proyectos (SSF)	http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1411215
5. Plan de adquisiciones	http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1412408
Opcionales	
1. Análisis de costo y viabilidad económica del proyecto	http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1368222
2. Presupuesto consolidado	http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1411000

SIGLAS Y ABREVIATURAS

AA	Associated Asphalt Limited
BEST	Comisión de las Bahamas para el Medio Ambiente, la Ciencia y la Tecnología (<i>Bahamas Environmental Science and Technology Commission</i>)
HAZMAT	Plan de contingencia ante vertidos de materiales peligrosos
MMT	Mott MacDonald
MOWT	Ministerio de Obras Públicas y Transporte (<i>Ministry of Public Works and Transport</i>)
TPPU	Unidad de Planificación y Política para el Sector del Transporte (<i>Transport Planning and Policy Unit</i>)
UEP	Unidad de ejecución del proyecto

RESUMEN DEL PROYECTO
COMMONWEALTH DE LAS BAHAMAS

FINANCIAMIENTO SUPLEMENTARIO PARA EL PROGRAMA DE TRANSPORTE DE NEW PROVIDENCE (BH-L1024)

Términos y condiciones financieras			
Prestatario: Commonwealth de las Bahamas		Plazo de amortización:	25 años
		Período de gracia:	4 años
Organismo ejecutor: Ministerio de Obras Públicas y Transporte		Período de desembolso:	4 años
Fuente	Monto (US\$ millones)	Comisión de inspección y vigilancia:	*
BID (Capital Ordinario)	US\$100,00	Tasa de interés:	Ajustable
		Comisión de crédito:	*
Total	US\$100,00	Moneda:	Dólar estadounidense de la Facilidad Unimonetaria
Esquema del proyecto			
Objetivo/descripción del proyecto: El Programa de Transporte de New Providence tiene por principal objetivo reducir los costos de transporte de los usuarios del sistema vial estableciendo un sistema de transporte más racional y eficiente para la isla de New Providence. Los objetivos específicos del financiamiento suplementario son contribuir a mejorar la red vial existente, modernizar y fortalecer el marco institucional para la provisión de servicios de transporte, aumentar la seguridad vial, mejorar el transporte público y reducir los efectos negativos para el medio ambiente derivados de los actuales niveles de congestionamiento del tráfico.			
Condiciones contractuales especiales: (i) Antes del primer desembolso: El organismo ejecutor habrá contratado todo el personal necesario de la unidad de ejecución del proyecto, incluido el especialista ambiental (párrafo 3.19). (ii) Condiciones de ejecución: (a) El Ministerio de Obras Públicas y Transporte presentará al Banco el plan modificado de ordenación y ejecución para la zona de Big Pond con vistas a su revisión y no objeción durante los primeros seis meses desde la fecha en que se firme el contrato de préstamo; (b) el proceso de licitación pública para la zona de Big Pond se iniciará a más tardar nueve meses después de la fecha de firma del contrato de préstamo (párrafo 3.18), y (c) antes de la adjudicación de cualquier obra civil que haya de costearse con recursos del financiamiento, el organismo ejecutor deberá presentar, a satisfacción del Banco, prueba de que se ha obtenido el derecho de vía necesario para dar comienzo a las obras de construcción (párrafo 1.18).			
Excepciones a políticas del Banco: Se solicita la aprobación por el Directorio de una dispensa al requisito que se estipula en la Sección IV (ii) del documento GN-2329. De acuerdo con dicho documento, el programa para el que se requiere financiamiento adicional debe estar progresando de forma satisfactoria. Actualmente, el avance en la ejecución del préstamo 1320/OC-BH es insatisfactorio, toda vez que la falta de financiamiento adicional ha impedido firmar el contrato de construcción para el desarrollo vial. El financiamiento suplementario permitiría firmar y ejecutar el contrato, lo que redundaría en una evaluación satisfactoria de la ejecución del proyecto. Este financiamiento es por lo tanto un elemento previo indispensable para que el programa pueda avanzar de manera satisfactoria (párrafo 1.29).			
El proyecto es congruente con la estrategia de país:		Sí [X]	No []
El proyecto califica como:		SEQ [NO]	PTI [NO]
		Sector []	Geográfica []
		% de beneficiarios []	
Adquisiciones: Véanse los párrafos 3.2 a 3.5			
Fecha de verificación por el CESI: 27 de octubre de 2000 y 29 de marzo de 2008. En 2000 se elaboraron una evaluación y un informe de impacto ambiental y social; en 2001 y 2002 se prepararon planes de gestión ambiental para el diseño y las obras civiles; entre 2001 y 2002 durante la ejecución de la primera fase de la operación, se llevaron a cabo auditorías ambientales, y en febrero de 2008 se realizó un análisis de debida diligencia ambiental y social, que actualizó el plan y el informe de gestión ambiental y social.			

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

I. ANTECEDENTES

A. El sector del transporte en las Bahamas

- 1.1 El archipiélago de las Bahamas está conformado por unas 700 islas y cayos con una superficie terrestre total de 13.940 km² que se extienden sobre más de 260.000 km². Su población total es de 320.000 habitantes, de los cuales el 69% vive en New Providence (Nueva Providencia) (215 km²) y el 16% en Grand Bahama (Gran Bahama) (1.370 km²), el segundo núcleo, mientras que el resto se distribuye entre las otras 28 islas habitadas. La capital se encuentra en la isla de New Providence, que con tan sólo 11 millas de ancho por 40 millas de largo representa apenas el 1,5% de la masa terrestre de las Bahamas. Por su condición de archipiélago, el país depende del transporte marítimo y aéreo entre una y otra isla. Existen 2.700 km de carreteras, de las cuales 1.150 km se encuentran pavimentadas. A ello se añaden tres puertos internacionales y un gran número de pequeños puertos, muelles y puertos deportivos, además de 65 aeropuertos (17 de ellos con tráfico internacional).
- 1.2 *Transporte público.* El transporte público está conformado por taxis y colectivos. Los autobuses públicos en servicio (algo más de 400 en total) son de propiedad privada y operan en 23 rutas en el marco de licencias privadas. Los automóviles particulares son el principal medio de transporte para gran parte de la población, por lo que el transporte público está subutilizado. Las ventas de automóviles han aumentado en forma drástica durante el último decenio. Los taxis y colectivos que transportan a los turistas llegados en cruceros se disputan con los automóviles particulares y los camiones el espacio transitable, agravando de este modo la congestión vial.
- 1.3 *Red vial de New Providence.* El sistema de transporte terrestre de la isla de New Providence comprende 1.600 km de carreteras, en su mayor parte pavimentadas. De este total, 300 km cumplen la función vial básica y transportan la mayor parte del tráfico en horas punta. La red principal de carreteras presenta buenas condiciones generales de pavimentación, y cada año se asignan suficientes recursos del presupuesto nacional para su mantenimiento. No obstante, la capacidad de esta red dista de ser adecuada para el volumen de tráfico existente, sin mencionar el flujo adicional de tráfico que cabe prever a mediano plazo.
- 1.4 *Arreglos institucionales.* La responsabilidad institucional del sector del transporte en las Bahamas se reparte al presente en tres ministerios: el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (*transporte terrestre*), el Ministerio de Turismo y Aviación (*transporte aéreo*) y el Ministerio de Asuntos Marítimos y Laborales (*transporte marítimo*).
- 1.5 El Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOWT) se reformó en mayo de 2007. Sus responsabilidades comprenden la adopción y ejecución de la política de transporte y la reglamentación del suministro de servicios de transporte terrestre. En el marco del Programa de Transporte de New Providence (préstamo 1320/OC-BH) se creó una Unidad de Planificación y Política para el Sector del

Transporte (*Transport Planning and Policy Unit*, TPPU) a la que se asignaron los cometidos básicos de formular recomendaciones sobre la actualización de la política de transporte y cumplir actividades de planificación del transporte. En virtud de la Ley de Tráfico Vial, la reglamentación del transporte público, la seguridad vial, el registro de vehículos y la concesión de licencias de conducción son competencia del Departamento de Tráfico Vial adscrito al MOWT.

- 1.6 El MOWT también está a cargo de la construcción, el mantenimiento y la operación de todas las instalaciones públicas e infraestructuras, incluidas las carreteras. La principal entidad de ejecución es el Departamento de Obras Públicas, que comprende las siguientes tres divisiones: Civil/Estructuras, Instalaciones y Administración. Debido a que sus capacidades directas de ejecución son limitadas, el Departamento de Obras Públicas realiza la mayor parte de sus actividades a través de contratistas y consultores internacionales y locales. En vista de la escasez de personal local debidamente preparado, muchos de los cargos de nivel profesional son ocupados por personal internacional con contratos de mediana duración (entre 2 y 3 años).
- 1.7 La supervisión medioambiental de todos los grandes proyectos recae en la Comisión de las Bahamas para el Medio Ambiente, la Ciencia y la Tecnología (*Bahamas Environmental Science and Technology Commission*, BEST), órgano interministerial adscrito a la Oficina del Primer Ministro, que tiene por cometido proteger, conservar y administrar de forma responsable los recursos ambientales de las Bahamas.

B. Estrategia de país para el sector

- 1.8 *Infraestructura, regulación y crecimiento demográfico.* Las Bahamas afrontan múltiples desafíos en cuanto a la provisión de infraestructuras en un contexto de expansión demográfica. Su carácter de archipiélago dificulta el logro de economías de escala en términos de capacidad de infraestructura en muchas de las islas. Por otro lado, la mayor parte de las infraestructuras se encuentran en las islas de New Providence y Grand Bahama, donde se concentró el grueso de las inversiones y grandes proyectos de desarrollo turístico del siglo XX. Por consiguiente, es preciso dirigir nuevas y abundantes inversiones hacia las comunidades de las Islas de la Familia, actualmente en expansión, así como efectuar obras de rehabilitación y expansión en New Providence y Grand Bahama. El Gobierno de las Bahamas está examinando al presente diversas consideraciones de uso de tierras y ordenamiento territorial con objeto de configurar políticas que tengan en cuenta esta expansión con miras al desarrollo urbano.
- 1.9 *Desarrollo urbano.* La falta de una adecuada planificación y la escasez de recursos humanos y técnicos son factores que coadyuvan al estado de desarrollo urbano actualmente imperante en las Bahamas. Por otra parte, el desarrollo a gran escala sigue un modelo de concesiones, en el que la planificación se ajusta a los proyectos de desarrollo y los consiguientes requisitos de infraestructura y concesiones de tierras, más que a un plan nacional de desarrollo con carácter integral y base

comunitaria centrado en el crecimiento y el desarrollo urbano sostenibles. En este sentido, será crucial para el futuro de las Bahamas formular un plan maestro de índole estratégica que tome en consideración todos los futuros cambios urbanos en términos de cronogramas, niveles y tasas de desarrollo, reformas del sector público, apoyo y capacitación en los planos humano y técnico, y alianzas con el sector privado. El financiamiento suplementario que se propone proveerá recursos adicionales para actividades diversas, como desarrollo institucional y mejoras del trazado vial urbano, y de esta forma contribuirá a fortalecer la capacidad humana y técnica del MOWT y a eliminar las restricciones en materia de infraestructura de transporte que afectan al uso de tierras y la congestión urbana, respectivamente.

- 1.10 *Transporte urbano.* El Departamento de Tráfico Vial ha constituido en prioridad de primer orden la gestión del tráfico en New Providence e impulsado una serie de estudios al respecto mediante la contratación de consultores locales e internacionales. Estos estudios abarcan la unificación del sistema de autobuses públicos, la congestión y reducción del tráfico, y un análisis de seguridad vial que reúne datos sobre la capacitación de los conductores y sobre accidentes de tráfico. Están pendientes una serie de estudios sobre la regulación del tráfico en el centro de Nassau, el sistema de gestión del mantenimiento ordinario para New Providence, el desarrollo de un sistema adecuado de ordenamiento del tráfico, y un plan de gestión del tráfico para las principales vías de New Providence. El financiamiento suplementario que se propone aportará recursos para la ejecución de estos estudios.

C. Programa de Transporte de New Providence (préstamo 1320/OC-BH) (BH-0029)

- 1.11 El Directorio Ejecutivo aprobó el 30 de mayo de 2001 el Programa de Transporte de New Providence, con un costo original de US\$66 millones (hasta US\$46,2 millones en financiamiento del Banco y un total de US\$19,8 millones en recursos de contrapartida). El objetivo general del Programa de Transporte de New Providence consiste en reducir los costos de transporte de los usuarios del sistema vial estableciendo un sistema de transporte más racional, eficiente y seguro para New Providence.
- 1.12 El Programa de Transporte de New Providence consta de tres grandes componentes: (a) desarrollo de la red vial y gestión del tráfico vehicular (US\$50 millones), incluidos 23 km de mejoras viales, consistentes mayormente en el ensanchamiento de vías existentes, y 15 km de construcción de nuevos caminos, más las medidas de gestión del tráfico vehicular necesarias para establecer en la isla una red vial dotada de una estructura jerárquica bien definida; (b) estudios técnicos (US\$5,5 millones), incluidos los diseños técnicos preliminares, los estudios de viabilidad económica y ambiental y las actividades de vigilancia y auditoría ambiental, y (c) desarrollo y fortalecimiento institucional (US\$1,5 millón), que prestará asistencia en materia de planificación del transporte, gestión del tráfico, mantenimiento de vías, transporte público y seguridad vial.

- 1.13 Después de que el componente del eje vial de Harrold Road se eliminó del ámbito original del programa en 2004, el costo total del mismo pasó a ser de US\$62 millones, con un monto de financiamiento del Banco de US\$43,4 millones y recursos de contrapartida del Gobierno de las Bahamas de US\$18,6 millones.
- 1.14 La fecha final original de desembolso era el 22 de octubre de 2005. En abril de 2005 se decidió dividir el Programa de Transporte de New Providence original en varios subproyectos y aplazar dicha fecha hasta el 22 de octubre de 2007. Después de una nueva postergación de 12 meses solicitada por las autoridades, la fecha actual de desembolso del programa se ha fijado para el 22 de octubre de 2008.

1. Ejecución de las obras civiles

- 1.15 En abril de 2001 se adjudicó a la sociedad Associated Asphalt Limited (AA) un contrato de diseño y construcción por US\$52,2 millones para el Programa de Transporte de New Providence. Tras haber completado tres ejes (4,3 km) y mientras estaba en curso la construcción de otros siete ejes (3,5 km), la compañía fue colocada bajo administración judicial en julio de 2002, y el contrato se rescindió en noviembre de ese mismo año. Los fondos pagados a AA y sus acreedores sumaron US\$17,5 millones.
- 1.16 A raíz de la rescisión del contrato de AA, se puso en marcha un proceso de precalificación de contratistas internacionales para llevar a término el Programa de Transporte de New Providence. Este proceso se limitó a la sola construcción, ya que el diseñador de AA fue contratado (US\$2,3 millones) para completar los restantes diseños. También se retuvieron los servicios del ingeniero titular (US\$5,7 millones), quien estimó que el costo de completar las obras restantes, excluido el eje de Harrold Road¹ ascendía a US\$7 millones. A principios de 2003, cinco contratistas internacionales manifestaron su interés en participar en la licitación del Programa de Transporte de New Providence modificado, aunque tan sólo uno de ellos cumplió con los requisitos exigidos. El proyecto modificado se licitó en junio de 2004 al único oferente precalificado. En noviembre de ese año, sin embargo, la compañía en cuestión anunció que no presentaría una oferta.
- 1.17 En razón de lo anterior, se decidió dividir el programa en dos subproyectos internacionales y cinco locales (tramos), en vez de mantener un único proyecto y contrato. Los documentos de licitación para los dos tramos internacionales se prepararon conforme a una modalidad de contrato fraccionado en la que un contratista podría competir para el primer o el segundo tramo, o para ambos en un único contrato. Los tramos internacionales se financiarían con los recursos del

¹ La construcción del eje de Harrold Road se eliminó del programa, y en abril de 2004 se adjudicó un contrato por US\$6 millones a un contratista en régimen de *joint venture*. Las obras viales se completaron en agosto de 2005, con un costo de US\$7,7 millones. En noviembre de 2005 se adjudicó al mismo contratista un contrato de US\$3,3 millones para la realización de obras adicionales (tramo 7). Estas obras, que según lo previsto inicialmente debían durar siete meses, sólo se completaron en febrero de 2007, esto es, 14 meses después de la fecha de inicio. El contratista en régimen de *joint venture* presentó reclamos por un valor aproximado de US\$3,8 millones, que se están evaluando en la actualidad.

préstamo (unos US\$33 millones, más los recursos de contrapartida restantes), en tanto que los tramos locales se financiarían con fondos del Gobierno de las Bahamas. Los documentos de licitación para los tramos internacionales se publicaron en enero de 2006, con opciones de poscalificación y contrato fraccionado. Aunque siete contratistas internacionales solicitaron documentos de licitación, tan sólo tres de ellos enviaron representantes a la reunión de prelicitación y visita del sitio que se celebró en febrero de 2006. Pasado un período de licitación de cinco meses, no se habían recibido ofertas al cumplirse la fecha límite, en mayo de 2006. Ese mismo mes se dirigió una solicitud formal al BID para utilizar el método de licitación internacional limitada (LIL) para los tramos internacionales. En agosto de 2006, el Banco designó un especialista en adquisiciones encargado de examinar los documentos de licitación y recomendar una estrategia para licitar nuevamente las obras. Sobre la base de estas recomendaciones, se elaboraron nuevos documentos de licitación detallados y una lista corta de empresas. Los documentos de licitación se distribuyeron a las empresas en mayo de 2007, tras lo cual se presentaron cuatro ofertas. Actualmente se adelantan negociaciones entre el MOWT y el oferente que presentó la propuesta más baja.

- 1.18 *Obtención del derecho de vía. Obras previas de desviación de instalaciones y de reubicación de muros, árboles y cercados.* La identificación de los terrenos requeridos para la ejecución del Programa de Transporte de New Providence se completó sustancialmente en 2000, y el proceso de expropiación arrancó con la publicación, el 4 de agosto de 2004, del aviso de intención de adquisición por parte del gobierno, en el que se autorizaba a éste a adelantar el proceso de expropiación de tierras, sin que la toma de posesión requiriera el pago de compensaciones. Seguidamente, el gabinete aprobó la formación de un grupo de trabajo dotado de personal de dedicación exclusiva y de un presupuesto de US\$1 millón, al que se asignó la misión de acelerar las acciones de compensación. En el transcurso de 2006 y 2007 se efectuaron algunas nuevas compensaciones por terrenos expropiados, aunque queda pendiente un gran número de compensaciones. En diciembre de 2007 se reconstituyó este grupo de trabajo interministerial con el cometido de confeccionar un cronograma de acciones de compensación pendientes para someterlo al Primer Ministro, a fin de acelerar los pagos correspondientes. Entre 2002 y 2007 se adjudicaron varios contratos (US\$3,4 millones) para la reubicación de instalaciones aéreas de servicios públicos, más muros, cercados y árboles rescatables, habiéndose completado en lo esencial el desplazamiento y la reubicación de muros a lo largo de los ejes de Prince Charles Drive y Robinson Road. Las restantes obras preliminares relacionadas con el desplazamiento de muros y cercados con arreglo al nuevo derecho de vía adquirido están avanzando en el eje vial de Prince Charles desde Beatrice Avenue hasta la intersección de Fox Hill, Wulff Road, West Bay Street y las intersecciones de JFK Drive/Bethel Avenue. Quedan por reubicar unos 200 postes para tendidos aéreos. Previamente a la adjudicación de cualquier obra civil que haya de financiarse con recursos del financiamiento suplementario, el organismo ejecutor deberá presentar al Banco, a

entera satisfacción de éste, prueba de la obtención del derecho de vía necesario para dar inicio a las obras de construcción.

2. Ejecución del componente de gestión ambiental

- 1.19 En junio de 2001 se designó una empresa encargada de proveer a la Comisión BEST servicios de consultoría sobre el componente del préstamo del BID relativo al fortalecimiento de la gestión ambiental. La empresa se encargó, durante el período del contrato de diseño y construcción de AA, de la supervisión de las obras viales, la revisión del plan de gestión ambiental de los contratistas y la provisión de servicios de auditoría posconstrucción. Con el fin de cumplir los requisitos ambientales de los distintos ejes viales en el Programa de Transporte de New Providence, se acordó que las zonas verdes exigidas para cada uno de ellos se agruparían en un gran parque en la zona de Big Pond. La empresa consultora asistió a la Comisión BEST en la preparación de un plan maestro para el desarrollo del parque de Big Pond, colaboró con las partes interesadas para sacar adelante el proyecto y contribuyó en la formulación de un plan de ejecución del mismo.
- 1.20 Los servicios de la empresa consultora se suspendieron temporalmente al rescindir el contrato de AA, en noviembre de 2002. Este contrato ascendía a un monto de US\$700.000, del que aproximadamente el 70% se pagó a la empresa cuando se pidió a la Comisión BEST que interrumpiera toda actividad asociada al Programa de Transporte de New Providence. El Gobierno de las Bahamas tiene previsto reanudar las actividades de supervisión ambiental a través de la Comisión BEST una vez que comiencen las obras en los principales proyectos viales restantes.

3. Ejecución del componente de fortalecimiento institucional

- 1.21 Dentro del componente de fortalecimiento institucional se asignó la suma de US\$1,5 millón para las siguientes actividades: (a) fortalecimiento del Departamento de Tráfico Vial; (b) planificación del transporte; (c) revisión de la Ley de Tráfico Vial; (d) desarrollo de normas de regulación del tráfico; (e) formulación de un programa de mantenimiento de vías, y (f) análisis de asuntos de transporte público y seguridad vial. La TPPU se estableció a principios de 2002, pero sólo comenzó a funcionar en agosto de 2004, fecha en que se contrató a un especialista en materia de transporte. Se asignaron a la TPPU un coordinador, un secretario, un ingeniero de transportes, un economista y un oficial de proyecto, con apoyo de Transport Research Laboratories del Reino Unido. La unidad ha creado un sitio virtual exclusivo para su campaña de sensibilización pública, y en la actualidad está analizando los diversos estudios emprendidos en materia de transporte y la aplicación de las correspondientes recomendaciones.
- 1.22 *Planificación del transporte.* La TPPU actualizó el plan de desarrollo del transporte, adicional al plan articulado en 1994/1995. Por otra parte, con asistencia de Transport Research Laboratories, la unidad procedió a recopilar datos sobre seguridad vial, así como a estudiar y redactar manuales de seguridad vial e instrucción de conductores.

- 1.23 *Gestión del tráfico.* En abril de 2006 la TPPU encomendó a una empresa consultora la elaboración de un estudio de reducción de la congestión del transporte urbano y la formulación de un plan de acción estratégico. La empresa presentó sus conclusiones y recomendaciones en septiembre de 2006, junto con un plan estratégico para poner en práctica medidas de reducción de la congestión del tráfico en New Providence. El Departamento de Tráfico Vial está estudiando actualmente el plan propuesto y la estrategia de ejecución.
- 1.24 *Transporte público.* En octubre de 2004 la TPPU elaboró un documento de recomendaciones de política para la unificación y creación de una red de autobuses públicos urbanos en New Providence, y en marzo de 2006 se contrató un especialista en la materia encargado de preparar un programa de trabajo preliminar. El especialista está ultimando los planes para la unificación de la red de autobuses públicos en New Providence, estructurando un plan de acción y preparando un marco legislativo y normativo para llevar a la práctica el plan propuesto.

4. Necesidad de financiamiento suplementario

- 1.25 El 28 de diciembre de 2007 el Gobierno de las Bahamas solicitó al Banco recursos adicionales para el Programa de Transporte de New Providence, a fin de poder completar los segmentos local e internacional del proyecto (párrafo 1.17) y el componente de fortalecimiento institucional. El programa que se propone es congruente con la estrategia de país con las Bahamas para el período 2003-2007, que apoya el desarrollo del sector privado como uno de sus pilares fundamentales. Este financiamiento suplementario se encuadra sólidamente en el diálogo inicial previo a la formulación de una nueva estrategia de país para el período 2008-2012, que asigna gran prioridad al desarrollo de la infraestructura. Asignando una mayor prioridad a la infraestructura, el Gobierno de las Bahamas se propone realizar estas inversiones en un modo que permita sacar provecho de una mayor participación del sector privado.
- 1.26 La actividad del sector de la construcción se ha intensificado ostensiblemente en las Bahamas desde la adjudicación del contrato de AA por parte del gobierno, en 2000 (párrafo 1.15). Esto se ha hecho sentir de manera firme y sostenida en todas las regiones del país. Los proyectos siguen sujetos a amplias variaciones de costos, en medio de una fuerte escalada de precios, con alzas significativas en un gran número de subsectores. La inestabilidad del precio de los materiales está generando agudos problemas, particularmente en actividades que dependen en gran medida de unos pocos productos básicos.
- 1.27 Este aumento de costos se origina en los siguientes factores: (i) congestión en el sector de la construcción: este es uno de los principales factores que inciden en la escalada de costos. La actividad de la construcción ha sido muy dinámica en todos los segmentos del mercado local, habiendo registrado un crecimiento próximo al 14% anual, lo que ha generado en todo el país una intensa demanda de servicios de construcción; (ii) materiales y equipos: el alza de los costos de los materiales ha contribuido en gran medida al encarecimiento de los costos de construcción. Una

medida comúnmente usada para determinar el incremento de costos en la construcción es la publicación periódica *Engineering News Record*, que da cuenta de un aumento medio de precios del 18,5% durante el pasado año. Así, el bitumen, un derivado del petróleo crudo, refleja de cerca el precio de este último, el cual pasó de menos de US\$26 en 2000 a más de US\$100 en la actualidad. También ha disminuido drásticamente la disponibilidad de productos plásticos, tales como materiales de drenaje, cuyo precio ha aumentado un 45% en promedio desde 2005; (iii) mano de obra: el aumento de la demanda en el sector ha ejercido una presión creciente sobre los salarios, ante la progresiva contracción de la mano de obra disponible en el país, y (iv) desastres naturales: los huracanes de 2005 dañaron o destruyeron casi tres veces más propiedades que lo que ocurre en un año corriente, lo que generó una masiva demanda de materiales y mano de obra de construcción en la región. Más importante que el alza de los costos en sí fue la interrupción imprevista del suministro de los principales materiales de construcción, que ocasionó amplios retrasos en la entrega de los mismos y, por lo tanto, fuertes incrementos de precios e incumplimientos en las fechas de entrega.

- 1.28 Estos factores generan individualmente un gran impacto en el costo de construcción de un proyecto y, colectivamente, repercutieron considerablemente en los costos de construcción del Programa de Transporte de New Providence. El programa se sacó a licitación antes de 2000, momento en que habría sido imposible vaticinar la magnitud de estos cambios o su impacto sobre los precios. Estos sobrecostos se han verificado mediante un proceso de licitación pública internacional que se inició a fines de 2007, y son producto de circunstancias especiales que escapan al control del prestatario. Por ello, el Gobierno de las Bahamas ha solicitado al Banco un préstamo adicional destinado a financiar estos proyectos pendientes que contribuirían a alcanzar las metas y los objetivos del programa original.
- 1.29 De acuerdo con la política del Banco sobre Aumento del financiamiento por sobrecostos de las operaciones en ejecución (documento GN-2329), la solicitud cumple las siguientes condiciones para recibir financiamiento suplementario, por cuanto (i) se formuló durante el actual período de desembolso efectivo; (ii) los sobrecostos son producto de un conjunto de circunstancias excepcionales ajenas al control del prestatario, una subestimación de los costos originales y alzas en los precios de materiales (especialmente combustibles y bitumen), equipos y mano de obra; (iii) la reducción de la magnitud del programa en términos de volumen o cobertura no sería una solución apropiada, ya que comprometería sus objetivos, los cuales dependen de la mejora de la red vial principal; (iv) el incremento solicitado permitiría alcanzar los objetivos previstos, sin menoscabo de la factibilidad económica; (v) el Gobierno de las Bahamas no dispone del margen fiscal necesario para suplir el financiamiento adicional con recursos propios, considerando que en 2007 el déficit fiscal general alcanzó 2,6% del PIB. Por otra parte, el prestatario no ha conseguido obtener financiamiento adicional en términos y condiciones comparables, dado que las tasas de interés sobre préstamos soberanos al Gobierno de las Bahamas se sitúan entre 3% y 5% por encima de la tasa del Tesoro estadounidense, nivel considerablemente mayor que el que ofrece el Banco para

préstamos de la Facilidad Unimonetaria en dólares, y el plazo asociado es mucho menor que los 25 años previstos para el financiamiento suplementario. Si el gobierno contratara un empréstito de US\$100 millones con las tasas vigentes del mercado, el resultado a mediano plazo sería una acumulación insostenible de la carga de la deuda del país. Un préstamo contratado a mayor precio en el mercado tendría también por efecto reducir el margen fiscal, con posibles implicaciones adversas para el financiamiento de los programas sociales del gobierno en el futuro. Igualmente, el prestatario valora y confía en los sistemas del Banco, así como en el capital intelectual en forma de asistencia técnica que éste aporta a través de sus instrumentos financieros —este apoyo comenzó en el sector del transporte con el Plan de Desarrollo del Transporte (ATN/CP-4077) en 1994 y continúa con este financiamiento suplementario mediante las actividades de fortalecimiento institucional. Un ejemplo típico de lo anterior es el marco suministrado al prestatario a través de los procesos operativos del Banco para analizar y planificar la gestión de los impactos ambientales y sociales, un beneficio adicional que no existiría en un préstamo del mercado; (vi) el prestatario, conforme a los actuales parámetros de financiamiento de país, ha solicitado del Banco el financiamiento de los sobrecostos sin incremento de la contribución original de contrapartida, y (vii) el país se encuentra al día en sus pagos al Banco. Actualmente, el avance en la ejecución del préstamo 1320/OC-BH es insatisfactorio, principalmente porque la falta de financiamiento adicional ha impedido firmar el contrato de construcción. El financiamiento suplementario que se propone permitiría firmar y ejecutar el contrato de construcción, así como prorrogar el período de desembolso actual (22 de octubre de 2008) para que el proyecto pueda completarse dentro del nuevo período de desembolso, lo que posibilitaría una evaluación satisfactoria de su ejecución. Este financiamiento adicional es por lo tanto un elemento previo indispensable para que el programa avance de manera satisfactoria. En consecuencia, se solicita la aprobación por el Directorio de una dispensa al requisito que se estipula en la Sección IV (ii) del documento GN-2329.

- 1.30 El financiamiento suplementario que se propone hará posible ejecutar el programa según las previsiones iniciales y lograr sus objetivos, al facilitar la ejecución de proyectos y actividades específicos para los que se precisan recursos adicionales. Estos proyectos y actividades comprenden una serie de obras y consultorías que se hallan en ejecución o en el proceso de adquisiciones. Al asegurar la continuidad del programa como una única operación, se ofrecerá financiamiento inmediato para proyectos en ejecución o en fase de adquisiciones, se crearán economías de escala en lo concerniente a la gestión, se reducirán al mínimo los costos de transacción y se mantendrá el planteamiento estratégico acordado con el gobierno. Gracias al financiamiento suplementario, los objetivos del programa podrán materializarse sin perjuicio de su viabilidad económica, financiera, institucional y ambiental.

II. FINANCIAMIENTO SUPLEMENTARIO

- 2.1 **Objetivo.** El Programa de Transporte de New Providence tiene por objetivo primordial reducir los costos de transporte de los usuarios del sistema vial estableciendo un sistema de transporte más racional y eficiente para la isla de New Providence. Los objetivos específicos del financiamiento suplementario son contribuir a mejorar la red vial existente, modernizar y fortalecer el marco institucional para la provisión de servicios de transporte, aumentar la seguridad vial, mejorar el transporte público y reducir los efectos negativos para el medio ambiente derivados de los actuales niveles de congestionamiento del tráfico. Este financiamiento se aplicará a los siguientes componentes principales.
- 2.2 **Componente 1: Obras civiles.** Como parte de este componente se financiarán las siguientes actividades: (i) finalización de los tramos internacionales (ejes viales 5, 10, 11a, 11b, 12, 13a, 13b, 15, 16, 18, sección 23 y sección 24); (ii) realización de obras adicionales en el eje 13b, segunda parte (Prince Charles Drive, entre Beatrice y Fox Hill Road), las cuales no se incluyeron en los documentos de licitación; (iii) finalización de los tramos locales (eje 1a y 17, principalmente mejoras de intersecciones, y eje 4, doble calzada); (iv) renovación de redes adicionales de agua y alcantarillado para diversos ejes viales afectados (ejes 5, 10, 11a, 11b, 12, 13a, 13b, 15 y 16), y (v) restauración y protección de la zona de Big Pond como espacio urbano abierto, con miras a la atenuación de cualquier potencial efecto ambiental adverso que pudiera derivarse de la construcción de nuevas vías.
- 2.3 **Componente 2: Fortalecimiento institucional.** Como parte de este componente se financiarán las siguientes actividades: (i) desarrollo institucional, incluido el fortalecimiento y la modernización de la capacidad institucional del MOWT para formular y ejecutar la política integral de transporte terrestre. Además, el componente se orientará claramente a acciones específicas, tales como asegurar un eficiente mantenimiento de vías en el marco del programa y mejorar la regulación de los servicios de transporte público existentes. Asimismo, se prestará asistencia al MOWT en forma de servicios de consultoría para la evaluación de la capacidad orgánica y otras tareas específicas, o mediante el uso de recursos del proyecto para actividades de capacitación del personal, y (ii) estudios técnicos para facilitar diseños preliminares.
- 2.4 **Componente 3: Supervisión y administración.** Como parte de este componente se financiarán las siguientes actividades: (i) contratación de una empresa consultora que prestará apoyo técnico al MOWT en la preparación, supervisión y ejecución del programa, y (ii) refuerzo de la capacidad de la unidad de ejecución del proyecto para ejecutar el Programa de Transporte de New Providence de manera oportuna.
- 2.5 **Costo y financiamiento adicional.** El Directorio Ejecutivo aprobó el programa original por un monto total de US\$66 millones, de los que US\$46,2 millones correspondían al préstamo del Banco. A raíz de una cancelación parcial, el presupuesto inicial se ajustó a US\$62 millones (US\$43,4 millones del préstamo del Banco). Debido a los sobrecostos registrados desde 2001 (párrafo 1.27), los fondos

aprobados en el marco del préstamo 1320/OC-BH resultan insuficientes para cubrir todas las actividades que exige el cumplimiento de los objetivos del programa.

- 2.6 El presupuesto estimativo total para completar el programa asciende a US\$129,58 millones. De este total, US\$30,73 millones corresponden al saldo disponible del préstamo 1320/OC-BH (US\$29,58 millones en recursos del Banco y US\$1,15 millón en recursos de contrapartida del Gobierno de las Bahamas). El saldo restante se financiará mediante este préstamo suplementario de US\$100 millones proporcionado por el Banco. El siguiente cuadro contiene un desglose de costos, que incluye el presupuesto actualizado del préstamo vigente y los recursos del financiamiento suplementario.

Categorías	Presupuesto actual (1320/OC-BH)			Financiamiento suplementario	Presupuesto consolidado		
	BID	Gob.	Total		BID	Gob.	Total
1. Obras civiles	33,60	12,40	46,00	93,92	127,52	12,40	139,92
1.1 Tramos internacionales (licitación de base)				64,39			
1.2 Tramos internacionales (eje 13B)				8,00			
1.3 Tramos locales				19,53			
1.4 Desarrollo de la zona de Big Pond				2,00			
2. Fortalecimiento institucional	1,50	0,00	1,50	1,12	2,62	0,00	2,62
2.1 Desarrollo institucional				0,48			
2.2 Estudios técnicos				0,64			
3. Supervisión y administración	2,00	3,50	5,50	4,90	6,90	3,50	10,40
3.1 Ingeniería				4,55			
3.2 Administración				0,35			
4. Costos financieros	0,50	0,60	1,10	0,00	0,50	0,60	1,10
4.1 Comisión de inspección y vigilancia				0,00			
4.2 Comisión de crédito				0,00			
5. Evaluaciones				0,06	0,06	0,00	0,06
6. Costos sin asignar	5,80	2,10	7,90	0,00	5,80	2,10	7,90
6.1 Inflación y alzas de precios				0,00			
6.2 Imprevistos				0,00			
Total	43,40	18,60	62,00	100,00	143,40	18,60	162,00

III. EJECUCIÓN DEL PROYECTO

A. Prestatario y organismo ejecutor

- 3.1 El prestatario será la Commonwealth de las Bahamas. El organismo ejecutor será el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOWT), a través de la unidad de ejecución del proyecto creada para ejecutar el Programa de Transporte de New Providence. Dentro del MOWT, la unidad de ejecución del proyecto estará a cargo de la administración del préstamo, lo que incluye las mismas funciones básicas realizadas para el préstamo 1320/OC-BH en lo concerniente a gestión y

contabilidad financiera, presentación de informes, cuentas bancarias, control y supervisión y coordinación con otros prestamistas internacionales.

B. Adquisición y contratación de bienes, obras y servicios

- 3.2 Las adquisiciones en el marco de los nuevos contratos que se financien con recursos del financiamiento suplementario se realizarán en conformidad con las Políticas para la adquisición de obras y bienes financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo y las Políticas para la selección y contratación de consultores financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documentos GN-2349-7 y GN-2350-7, respectivamente, ambos de julio de 2006).
- 3.3 La contratación de servicios ya efectuada en el marco del préstamo 1320/OC-BH ha incluido contratos de licitación pública internacional para la supervisión técnica y ambiental de las obras civiles, y la adjudicación de contratos mediante otras formas de licitación para servicios de consultoría en apoyo del fortalecimiento institucional del MOWT. La contratación de actividades relacionadas con obras realizadas hasta la fecha dentro del préstamo 1320/OC-BH incluye la construcción y rehabilitación de 19 ejes viales (adjudicada en 2001 y suspendida en 2002 por causa de la quiebra del contratista, habiéndose completado tres ejes). A mediados de 2007, habiendo fracasado dos tentativas sucesivas de licitación pública internacional, se lanzó un proceso de licitación internacional limitada para finalizar la mayoría de los ejes viales ya mencionados. Al presente se están estudiando las ofertas recibidas.
- 3.4 Durante las negociaciones con el licitante que presentó la oferta más baja (menor costo entre las propuestas ajustadas en lo sustancial a los documentos de licitación y poscalificadas), el organismo ejecutor procuró reintroducir en el contrato a ser adjudicado algunas de las obras que se habían eliminado del alcance de la licitación internacional realizada originalmente en el marco del programa. El Gobierno de las Bahamas ha solicitado este financiamiento suplementario para (i) completar el financiamiento de la oferta más baja, por US\$87 millones, que se adjudicará bajo la licitación internacional limitada ya realizada, y (ii) proporcionar US\$26,2 millones adicionales para financiar la contratación directa de obras adicionales reintroducidas, negociadas con el licitante que presentó la oferta más baja. Por lo tanto, el contrato total de obras viales objeto de adquisición dentro del financiamiento consolidado ascendería a US\$113,2 millones, de los que US\$21 millones se están financiando en el marco del préstamo original 1320/OC-BH y US\$92 millones se cubrirían con el financiamiento suplementario que se propone. De conformidad con el párrafo 3.6(a) del documento GN-2349-7, la contratación directa puede constituir un método apropiado cuando “un contrato existente para la ejecución de obras o el suministro de bienes, adjudicado de conformidad con procedimientos aceptables para el Banco, puede ampliarse para incluir bienes u obras adicionales de carácter similar. En tales casos se debe justificar, a satisfacción del Banco, que no se puede obtener ventaja alguna con un nuevo proceso competitivo y que los precios del contrato ampliado son razonables. Cuando se prevea la posibilidad de una ampliación, se deben incluir estipulaciones al respecto en el contrato original”.

- 3.5 La justificación de esta solicitud se basa en las siguientes consideraciones: (i) los precios unitarios competitivos vigentes de la empresa seleccionada se están manteniendo para unas obras de mayor magnitud; (ii) debe evitarse el riesgo de nuevas dificultades, como las ya experimentadas, para atraer ofertas en respuesta a la licitación de obras de índole y magnitud similares a las obras adicionales negociadas; (iii) los costos de construcción experimentan un rápido incremento, más notorio para materiales derivados del petróleo, como combustibles, bitumen y conductos plásticos; (iv) la existencia de un único contrato facilitaría una supervisión y coordinación más eficientes de las obras del contrato en el área urbana congestionada de Nassau, y (v) la oferta de la empresa seleccionada asegura una gestión total de riesgos, al tomar en cuenta factores de gestión urbana, ordenamiento del tráfico, medio ambiente y conexión de servicios públicos, juzgados esenciales para el éxito del proyecto. La justificación se considera debidamente fundamentada y probablemente generará economías y ganancias de eficiencia para las Bahamas y la población de New Providence.
- 3.6 El Gobierno de las Bahamas ha comunicado al Banco su intención de contratar los servicios del grupo consultor británico Mott MacDonald Limited (MMD) como supervisor técnico para la finalización del Programa de Transporte de New Providence. MMD, un grupo internacional de consultoría con considerable experiencia en la administración y supervisión de contratos de construcción, fue contratado en junio de 1999 por el MOWT mediante un proceso de licitación pública internacional. Hasta la rescisión, en 2002, del contrato de AA como principal contratista del Programa de Transporte de New Providence, Mott MacDonald prestó todos los servicios directos de consultoría en virtud del mencionado contrato, desde las fases preliminares de diseño y licitación hasta la supervisión de la construcción y el lanzamiento de nuevos procesos de licitación. En diciembre de 2002 el MOWT prorrogó el contrato de MMD para continuar prestando los servicios de apoyo técnico y supervisión hasta la conclusión del proyecto. Desde entonces, MMD ha entregado los diseños finales de los ejes viales del Programa de Transporte de New Providence, supervisado la reubicación de instalaciones y respaldado al MOWT en las nuevas licitaciones sucesivas realizadas para completar el Programa de Transporte de New Providence, incluida la negociación con el licitante que presentó la oferta más baja. Factores excepcionales ajenos al control del organismo ejecutor han dilatado el proceso de nuevas licitaciones (hasta cinco años), lo que ha impedido a MMD completar a cabalidad los servicios contratados, específicamente la fase de supervisión de las obras de construcción.
- 3.7 Así pues, la contratación directa de MMD para supervisar los aspectos técnicos de la conclusión del Programa de Transporte de New Providence representa una prolongación natural de los servicios prestados por la empresa con anterioridad. La continuidad de estos servicios ofrece una clara ventaja comparativa técnica frente a la competencia, por cuanto (i) el prestatario ha expresado su satisfacción con la prestación de los servicios de MMD hasta la fecha, (ii) MMD tiene un profundo conocimiento de los requisitos de diseño y supervisión para la construcción y

rehabilitación de los ejes viales, incluidos los aspectos de gestión del tráfico, obtención del derecho de vía y ordenamiento ambiental y (iii) MMD posee la memoria institucional de las complejas circunstancias históricas del Programa de Transporte de New Providence, lo cual proveería la continuidad necesaria para llevar a buen término el proyecto. El procedimiento de contratación directa está en conformidad con las políticas para la selección y contratación de consultores financiados por el Banco (3.10).

C. Evaluación social y económica

- 3.8 En marzo de 2008 se realizó una evaluación económica de los ejes viales incluidos en el financiamiento suplementario ([IDBDocs1368222](#)), considerando dichos ejes como un conjunto. Se aplicó la misma metodología empleada en la evaluación económica del Programa de Transporte de New Providence que tuvo lugar en 2000. La evaluación se basó en el resultado del modelo CONTRAM de tráfico que se utilizó para comparar dos situaciones hipotéticas, una con el conjunto y otra sin él.
- 3.9 En 1999 se elaboró un modelo original de tráfico para la isla de New Providence, el cual se actualizó al año 2005 al cabo de una extensa serie de estudios realizados en 2005 y 2006. El método de proyección relaciona la expansión del tráfico con el crecimiento del PIB. Con base en la expansión del tráfico observada entre 1999 y 2005 (14,3%) y el crecimiento del PIB durante el mismo período (11,2%), se calculó estimativamente la elasticidad del tráfico con respecto al PIB. Los volúmenes de tráfico se proyectaron a partir del crecimiento del PIB, que se estimó en un 2,4% anual hasta 2017 y un 2% anual en años subsiguientes.
- 3.10 Los beneficios del programa para los usuarios de la red vial se calcularon mediante la comparación de los resultados del modelo en cada una de las dos hipótesis y la conversión de dichos resultados en valores monetarios. Estos últimos se compararon a continuación con los costos de construcción y mantenimiento de las nuevas vías, para obtener un flujo de costos y beneficios a 20 años, de 2008 a 2027. Este cálculo arrojó un valor neto actualizado de US\$17,8 millones y una tasa interna de rendimiento económico del 13,8%.
- 3.11 Estos resultados implican una subestimación de los valores reales, puesto que no incluyen los beneficios para los usuarios de la red vial durante los fines de semana y los períodos con intensidad normal de circulación entre semana. En el modelo de tráfico se simulaban condiciones de tráfico intenso matinal y vespertino durante un total de seis horas y media por día, de lunes a viernes, y se obtuvieron totales anuales brutos empleando un factor de anualización. Por otro lado, no se tomaron en cuenta en el cálculo los beneficios derivados de una reducción de los accidentes de circulación.

D. Consideraciones ambientales y sociales

- 3.12 En el año 2000, durante la preparación del Programa de Transporte de New Providence, una empresa internacional de consultoría elaboró una evaluación de impacto ambiental y social. Dicha evaluación proporcionaba un conjunto general

e indicativo de impactos ambientales y sociales, positivos y negativos, junto con la base para formular un plan de gestión ambiental y social a fin de vigilar los impactos durante la construcción y después de ésta y asegurar la implantación de medidas de atenuación. Adicionalmente, en 2001 y 2002 se prepararon planes de gestión ambiental y social para el diseño y las obras civiles de algunos ejes viales, y entre 2001 y 2002, durante la ejecución de la primera fase de la operación, se llevaron a cabo auditorías ambientales. Con base en la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) del Banco, y tomando en cuenta los objetivos, impactos y riesgos de la operación, ésta se ha clasificado en la Categoría “B”.

- 3.13 Como parte de la preparación de esta operación suplementaria, se realizó en febrero de 2008 un análisis de debida diligencia en materia ambiental y social para evaluar el avance en la implantación de los planes de gestión ambiental y social, actualizar la determinación de impactos potenciales en los diferentes ejes viales, incorporar las lecciones aprendidas y experiencias previas en un plan de gestión ambiental y social actualizado y formular recomendaciones concretas relativas a la puesta al día de los planes de gestión ambiental y social específicos, las obligaciones de los contratistas y el esquema de seguimiento y supervisión ([IDBDocs#1368211](#) y [1368215](#)). Esta operación suplementaria incluirá lo siguiente:
- 3.14 **Obligaciones de los contratistas.** El plan de gestión ambiental específico elaborado para cada eje vial durante la ejecución inicial de este programa se actualizará de acuerdo con el plan de gestión ambiental puesto al día que figura en los documentos de licitación. La actualización de los planes de gestión ambiental específicos deberá comprender requisitos ambientales propios para cada uno de los ejes, lo que incluye, sin carácter limitativo, actividades de ordenamiento paisajístico, seguridad peatonal, control de partículas en suspenso y medidas de mitigación relativas a vertidos de hidrocarburos y espacios contaminados.
- 3.15 En la fase inicial de ejecución de este programa se articuló un plan de contingencia ante vertidos de materiales peligrosos (HAZMAT). El contratista revisará los diseños, actualizará el plan de gestión ambiental y desarrollará el plan de obras civiles tomando en consideración el plan HAZMAT. El contratista será responsable de su propio plan de contingencia en cada emplazamiento.
- 3.16 Antes del comienzo de la construcción en cada eje vial, el plan de gestión ambiental actualizado deberá someterse a la revisión y aprobación de la Comisión BEST, que actuará como supervisor independiente de la aplicación del plan de gestión ambiental específico para cada eje. El ingeniero ambiental del supervisor realizará en forma semestral auditorías ambientales que se someterán a la supervisión de la Comisión BEST a fin de verificar el cumplimiento de los planes de gestión ambiental.
- 3.17 **Medidas de atenuación: Desarrollo de la zona de Big Pond.** Este lago estaba expuesto en el pasado a una intensa contaminación; sin embargo, la situación ha cambiado y en la actualidad sus aguas poco profundas albergan numerosas especies

de peces, entre ellas tilapias, *killifish* y gambusias. El lago ya no recibe vertidos contaminantes, y amplios cauces de drenaje lo atraviesan de norte a sur. Con el fin de cumplir los requisitos ambientales para los diversos ejes viales en el marco del Programa de Transporte de New Providence, la evaluación de impacto ambiental y social original disponía que las medidas individuales de compensación exigidas para cada eje confluyeran en la iniciativa de acondicionamiento de un extenso parque en la zona de Big Pond. Como parte del acuerdo de préstamo del Programa de Transporte de New Providence, se estipuló que esta zona había de restaurarse y protegerse como espacio urbano abierto destinado a la atenuación de cualquier potencial efecto ambiental adverso relacionado a la implantación, operación y mantenimiento del proyecto. En 2001 se formuló un plan maestro para el parque de Big Pond, el cual se hizo público en abril de 2001. Ese mismo año se preparó un plan preliminar de ejecución del proyecto, sin que se haya emprendido ninguna nueva acción. El financiamiento suplementario permitirá aprovechar los elementos que están a punto, junto con los compromisos previos de los principales interesados, con miras a relanzar la ejecución del proyecto.

- 3.18 El plan maestro y el plan de ejecución formulados en 2001-2002 se reexaminarán y actualizarán. La preservación, rehabilitación y ordenación de Big Pond y su entorno deberán proceder de forma paralela a cualquier obra civil que se realice. El MOWT deberá someter a la revisión y no objeción del Banco el plan modificado de ordenación y ejecución de la zona de Big Pond, una vez transcurridos seis meses desde la aprobación del financiamiento suplementario. El proceso de licitación deberá iniciarse a más tardar nueve meses después de la aprobación de dicho financiamiento.
- 3.19 **Seguimiento y supervisión.** El seguimiento y la supervisión del Programa de Transporte de New Providence se efectuarán en cuatro niveles, según se describe a continuación: (i) el contratista procurará los servicios de un especialista en medio ambiente a quien encomendará la preparación y ejecución de los planes de gestión ambiental específicos, junto con el seguimiento de las actividades de construcción y sus impactos; (ii) la empresa supervisora contratará a un ingeniero ambiental encargado de examinar los planes de gestión ambiental específicos y supervisar su adecuada implantación; (iii) la unidad de ejecución del proyecto deberá disponer como mínimo de un especialista ambiental para asegurar una supervisión idónea en la materia, determinar si se están aplicando los planes de gestión ambiental y evitando nuevos impactos, y asegurar que las actividades de construcción, mejora vial, paisajismo y compensación ambiental se estén desarrollando de forma paralela, velando en especial por que las medidas de compensación (plan maestro para Big Pond) se ejecuten al igual que todas las obras civiles, debiendo asimismo promover la aprobación del Plan de contingencia ante vertidos de materiales peligrosos, y (iv) la Comisión BEST realizará la supervisión independiente de los aspectos ambientales y sociales del programa de mejoras viales, para lo cual analizará y aprobará los planes de gestión ambiental específicos, examinará periódicamente las obras de construcción y aprobará el conjunto final de acciones ambientales y sociales para cada eje vial que se complete. En coordinación con el

contratista, la empresa supervisora y la unidad de ejecución del proyecto, la Comisión BEST participará en estudios de terreno para contribuir a la preparación de los planes de gestión ambiental específicos y proporcionar sugerencias y orientación sobre el contenido de dichos planes; examinará los planes de gestión ambiental específicos para cada eje; realizará el seguimiento y la supervisión de las actividades de construcción para asegurar la adhesión a los planes de mitigación, y aprobará los aspectos ambientales y sociales de las obras al momento de completarse la construcción.

- 3.20 La empresa supervisora hará llegar a la Comisión BEST, a la unidad de ejecución del proyecto y al Banco informes trimestrales referentes al avance en la ejecución de los aspectos ambientales y sociales, lo que incluirá, entre otros, el proyecto para la zona de Big Pond, la formulación y aplicación de los planes de gestión ambiental específicos, y las auditorías ambientales. El Banco realizará una evaluación del impacto ambiental y social como parte de su proceso normal de supervisión del programa de mejoras viales.

E. Riesgos del programa

- 3.21 Esta operación suplementaria tiene una baja clasificación general de riesgo, de acuerdo con la evaluación de riesgos que se realizó. El principal riesgo identificado para el programa se relaciona con la dotación en personal de la unidad de ejecución del proyecto y la escasez de equipos en la sección de diseño civil del MOWT para prestar el debido respaldo técnico y administrativo. Con objeto de atenuar este riesgo, se reforzará la capacidad de ejecución del MOWT, en especial de la unidad de ejecución del proyecto, como parte del componente de fortalecimiento institucional. Otro riesgo que se identificó durante la ejecución del préstamo 1320/OC-BH se refiere a la necesidad de asegurar el derecho de vía. Para atenuar este riesgo y evitar cualquier retraso en el calendario de obras viales del contratista, se ha procedido a la reubicación de instalaciones de servicios públicos y cercados en todos los ejes viales incluidos en las obras que se financiarán, y se ha designado un grupo de trabajo bajo autoridad directa Primer Ministro para agilizar el pago de compensaciones por las propiedades expropiadas.

COMMONWEALTH DE LAS BAHAMAS
FINANCIAMIENTO SUPLEMENTARIO PARA EL PROGRAMA DE TRANSPORTE DE NEW PROVIDENCE
(BH-L1024)

MATRIZ DE RESULTADOS

Objetivo del proyecto	Contribuir a reducir los costos de transporte de los usuarios del sistema vial mediante la mejora y el mantenimiento de un sistema de transporte viable y eficiente para la isla de New Providence.
------------------------------	---

Indicadores de efectos directos	Nivel básico de referencia 2007/2008	Nivel fijado como meta 2011	Comentarios
Tiempo medio de desplazamiento	X minutos	X-10 minutos	Determinado con base en actualización trienal del modelo CONTRAM por parte del MOWT, con recursos propios
Coefficiente volumen/capacidad de red vial principal	0,90	0,85	
Congestión vial reducida a un nivel aceptable de servicio de al menos D en horario de punta	F	D	
Número total de colisiones e incidentes al año	10.320	8.772	Determinado por MOWT-TPPU con base en datos de la Policía y el Departamento de Tráfico Vial
Número total de muertes por accidentes al año	33	28	
Distribución modal – aumento del uso de autobuses públicos frente al de vehículos particulares	0,35/0,65	0,45/0,55	Determinado por MOWT-TPPU con base en datos del Departamento de Tráfico Vial

Componente	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Meta	Comentarios
Componente 1						
Productos						
Rehabilitación de vías existentes y construcción de nuevas vías en la red vial principal de New Providence empleando parámetros técnicos y ambientales adecuados (especificaciones del Departamento de Transporte de la Florida) y procedimientos idóneos de control y aseguramiento de la calidad	0 millas	4 millas	9 millas	16 millas	16 millas	Informes semestrales de avance de la unidad de ejecución del proyecto (UEP) del MOWT
Las vías cumplen los requisitos de auditoría de seguridad consignados en los documentos contractuales al momento de la entrega por el contratista	0 millas	4 millas	9 millas	16 millas	16 millas	Realización de la auditoría de seguridad vial según contrato del proyecto de mejora vial de New Providence, a cargo del consultor supervisor en colaboración con la Policía, la Sección de Diseño Civil del MOWT y el Departamento de Tráfico Vial
Efectos directos						
Aumento del coeficiente volumen/capacidad de la red vial principal	0,90			0,85	0,85	Determinado con base en actualización trienal del modelo CONTRAM por parte del MOWT, con recursos propios
Reducción del número de colisiones e incidentes. Reducción del total de muertes por accidentes	10.320 33			8.772 28	8.772 28	Determinado por MOWT-TPPU con base en datos de la Policía y el Departamento de Tráfico Vial
Componente 2						
Productos						
Implementación por el MOWT-TPPU de las iniciativas clave del Plan de Desarrollo del Transporte (TDP) para aumentar la seguridad vial, mejorar la gestión del tráfico y reducir la congestión:						

Componente	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Meta	Comentarios
– Preparación y ejecución del plan de ordenamiento del tráfico para el centro de Nassau	Consulta con interesados directos	Presentación de plan e informe de opciones	Ejecución de acciones prioritarias	Ejecución de acciones prioritarias	Ejecución de acciones prioritarias	Informes semestrales de avance de MOWT-TPPU
– Ampliación de la capacidad y aumento de la utilización de estacionamientos en el centro urbano	200 vehículos utilizan estacionamientos	300 vehículos utilizan estacionamientos	500 vehículos utilizan estacionamientos	800 vehículos utilizan estacionamientos	800 vehículos utilizan estacionamientos	Informes semestrales de avance de UEP del MOWT
– Adjudicación de nuevo servicio interno de autobuses para la isla de Paradise	Diseño del servicio	Memorando entendimiento con partes interesadas	Servicio encargado	Servicio operativo	Servicio operativo	Informe del especialista en transporte de la TPPU
– Instalación y puesta en funcionamiento de sistema de base de datos sobre accidentes de tráfico para la policía	Desarrollo del sistema	Asignación del sistema y datos de población	Servicio de autobús de Paradise encargado	Servicio de autobús de Paradise operativo	Servicio de autobús de Paradise operativo	Informes semestrales de avance de UEP del MOWT y datos de la Policía
– Lanzamiento de curso de conducción en el programa de enseñanza secundaria superior	Aún no lanzado en ninguna escuela	Lanzamiento en 5 escuelas	Lanzamiento en 9 escuelas	Lanzamiento en 13 escuelas	Lanzamiento en 13 escuelas	
– Lanzamiento de sistema de inscripción para instructores de autoescuelas	Ningún instructor inscrito	10 instructores inscritos	25 instructores inscritos	50 instructores inscritos	75 instructores inscritos	
Desarrollo e implantación del sistema de gestión del mantenimiento ordinario (RMMS) para la red vial de New Providence	RMMS inexistente	RMMS desarrollado y encargado	40 millas de vías cuentan con RMMS	200 millas de vías cuentan con RMMS	200 millas de vías cuentan con RMMS	Informes semestrales de avance de la UEP
Funcionamiento del servicio unificado de autobuses públicos según frecuencias y niveles de servicio especificados en la nueva legislación al respecto	0% cumplido	20%	50%	85%	100%	Determinado por con base en datos del Departamento de Tráfico Vial
Construcción de obras de acondicionamiento del parque de Big Pond	0%	40%	60%	100% cumplida	100% cumplida	Informes semestrales de avance de UEP del MOWT
Efectos directos						
Reducción del tiempo medio de desplazamiento.	X minutos	X minutos	X minutos	X minutos	X – 10 minutos	Determinado con base en actualización trienal del modelo CONTRAM por parte del MOWT, con recursos propios

Componente	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Meta	Comentarios
Reducción de la congestión vial a niveles aceptables de servicio de al menos D en horario punta por nivel de servicio	F			D	D	Determinado con base en actualización trienal del modelo CONTRAM por parte del MOWT, con recursos propios
Distribución modal – aumento del uso de autobuses públicos frente al de vehículos particulares	0,35/0,65			0,45/0,55	0,45/0,55	Determinado por MOWT-TPPU con base en datos del Departamento de Tráfico Vial

BAHAMAS BH- L 1024
Commonwealth de las Bahamas
Financiamiento Suplementario para el Programa de Transporte de New Providence
Cuadro de adquisiciones resumido

Ref. No.	Descripción del contrato y costo aproximado de las adquisiciones	Método de adquisición ¹	Revisión (previa o post.)	Fuente de financiamiento y porcentaje		Precalificación (Sí/No)	Fechas estimativas		Estado (pendiente, en curso, adjudicado, cancelado)
				BID %	Local/otra %		Publicación de aviso específico de adquisiciones	Finalización del contrato	
A. Servicios de consultoría									
1	Consultor como especialista de transporte durante 2 años para brindar orientación técnica a la TPPU en la implantación de las iniciativas de transporte emanadas del Plan de Desarrollo del Transporte (actualizado) y las recomendaciones de anteriores consultorías. US\$360.000	3 CV	Prevía	100	0	Lista corta	Jul 08	Dic 10	Pendiente

¹ **LPI:** licitación pública internacional; **LIL:** licitación internacional limitada; **LPN:** licitación pública nacional; **CP:** comparación de precios; **CD:** contratación directa; **AD:** administración directa; **CAE:** contratación mediante agencias especializadas; **AC:** agentes de contrataciones; **AI:** agentes 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 el desempeño; **CPGB:** contratación en préstamos garantizados por el Banco; **PCC:** participación de la comunidad en las contrataciones; **SBCC:** selección basada en la calidad y el costo; **SBC:** selección basada en la calidad; **SBPF:** selección basada en presupuesto fijo; **SBMC:** selección basada en el menor costo; **SCC:** selección basada en las calificaciones de los consultores; **SD:** selección directa; **3CV:** selección de consultores individuales con base en tres curriculum vitae.

Ref. No.	Descripción del contrato y costo aproximado de las adquisiciones	Método de adquisición ¹	Revisión (previa o post.)	Fuente de financiamiento y porcentaje		Precalificación (Sí/No)	Fechas estimativas		Estado (pendiente, en curso, adjudicado, cancelado)
				BID %	Local/otra %		Publicación de aviso específico de adquisiciones	Finalización del contrato	
2	Un consultor local durante 2 años para asistir a TPPU/ORC en la aplicación de recomendaciones relativas al transporte público. US\$120.000	3 CV	Prevía	100	0	No	Oct 08	Dic 10	Pendiente
3	Consultor para desarrollar e implantar un sistema de gestión del mantenimiento ordinario para la red vial de New Providence. US\$590.000 ² (monto acumulado)	SBCC	Prevía	100	0	Lista corta	Sep 08	Jun 10	Pendiente
4	Evaluación de la capacidad orgánica del MOWT. US\$30.000	3 CV	Prevía	100	0	No	Mayo 08	Oct 08	Pendiente
5	Ejecución de fortalecimiento orgánico del MOWT. US\$320.000	SBCC	Prevía	100	0	Lista corta	Oct 08	Jun 10	Pendiente

² Esta consultoría se financiará por medio del préstamo 1320/OC-BH (US\$300.000) y el préstamo suplementario que se propone (US\$290.000).

[illegible]

Ref. No.	Descripción del contrato y costo aproximado de las adquisiciones	Método de adquisición ¹	Revisión (previa o post.)	Fuente de financiamiento y porcentaje		Precalificación (Sí/No)	Fechas estimativas		Estado (pendiente, en curso, adjudicado, cancelado)
				BID %	Local/otra %		Publicación de aviso específico de adquisiciones	Finalización del contrato	
11	Construcción de instalaciones recreativas para el desarrollo del parque de Big Pond US\$1.800.000	LPN	Prevía	100	0	No	Nov 08	Dic 09	Pendiente
C. Bienes y servicios									
12	Adquisición de equipos de seguridad vial y capacitación de personal del MOWT. US\$120.000	LPN	Prevía	100	0	No	Sep 08	Jul 09	Pendiente
13	Adquisición de equipamiento para terrenos de juego del parque de Big Pond. US\$200.000.	LPI	Prevía	100	0	No	Mar 09	Nov 09	Pendiente

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-____/08

Bahamas. Préstamo ____/OC-BH al Commonwealth of The Bahamas
Financiamiento Suplementario para el Programa de
Transporte New Providence

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 el Commonwealth of The Bahamas, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución de un financiamiento suplementario para el programa de transporte New Providence. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$100.000.000, procedente de los recursos de la Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario del Banco, y estará sujeto a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

LEG/SGO/IDBDOCS 1381202