

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

## **COMMONWEALTH DE LAS BAHAMAS**

### **PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA**

**(BH-L1041)**

#### **PROPUESTA DE PRÉSTAMO**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: René A. Cortés Forero, jefe de equipo (INE/TSP); Christopher Persaud, jefe de equipo suplente (TSP/CSU); Amado Crotte Alvarado (TSP/CME); Ivan Corbacho y Juliana de Moraes (INE/TSP); Renaud Tahon (VPS/ESG); Camille Davis Thompson (CCB/CBH); Mario R. Castaneda (FMP/CBH); Gerard Alleng y Sara Valero (CSD/CCS); Paulo Martelli (INO/IEN); René Herrera (FMP/CJA); Javier Jimenez, Betina Henning y Liza M. Lutz (LEG/SGO).

El presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El presente documento no ha sido aprobado por el Directorio. Si el Directorio lo aprueba con modificaciones, se pondrá a disposición del público una versión revisada que sustituirá y reemplazará la versión original.

## ÍNDICE

### RESUMEN DEL PROYECTO

I.	DESCRIPCIÓN Y SEGUIMIENTO DE LOS RESULTADOS.....	1
	A. Antecedentes, problema abordado y justificación.....	1
	B. Objetivo, componentes y costo.....	10
	C. Principales indicadores de resultados.....	14
II.	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y RIESGOS PRINCIPALES .....	15
	A. Instrumentos financieros.....	15
	B. Riesgos para las salvaguardias ambientales y sociales.....	15
	C. Riesgo fiduciario .....	16
	D. Otros riesgos y temas clave .....	16
III.	PLAN DE EJECUCIÓN Y GESTIÓN.....	18
	A. Resumen de los mecanismos de ejecución .....	18
	B. Resumen de los mecanismos de seguimiento de los resultados .....	20
	C. Otros .....	21

ANEXOS	
Anexo I	Resumen de la Matriz de Efectividad en el Desarrollo
Anexo II	Marco de resultados
Anexo III	Acuerdos fiduciarios

ENLACES ELECTRÓNICOS
<b>REQUERIDOS</b>
1. <a href="#">Plan de ejecución plurianual</a>
2. <a href="#">Plan operativo anual</a>
3. <a href="#">Plan de seguimiento y evaluación</a>
4. <a href="#">Informe de gestión ambiental y social</a>
5. <a href="#">Plan de adquisiciones</a>
<b>OPCIONALES</b>
1. <a href="#">Estudios de factibilidad para la rehabilitación de una selección de aeropuertos bahameses</a>
2. <a href="#">Análisis de costo-beneficio</a>
3. <a href="#">Análisis institucional y organizacional</a>
4. <a href="#">Estudio de la integración regional</a>
5. <a href="#">Evaluación de los datos climatológicos y proyecciones basadas en modelos del cambio climático</a>
6. <a href="#">Estrategia integral para optimizar los aeropuertos de las islas Family</a>
7. <a href="#">Plan maestro para el aeropuerto de George Town/Exuma</a>
8. <a href="#">Proyecto de plan maestro para North Eleuthera</a>
9. <a href="#">Mapas de la muestra representativa</a>
10. <a href="#">Evaluación de la capacidad institucional</a>
11. <a href="#">Estudio de los aeropuertos de las islas Family</a>
12. <a href="#">Análisis complementario del sistema de transporte aéreo para los aeropuertos de Marsh Harbour y Treasure Cay</a>
13. <a href="#">Muestra representativa. Resumen de las mejoras de infraestructura propuestas</a>
14. <a href="#">Normas para el uso y la conservación de la energía y el agua</a>
15. <a href="#">Revisión integral de los programas del BID y el sector del transporte aéreo</a>
16. <a href="#">Filtro de política de salvaguardias y formulario de análisis de salvaguardias</a>

## **SIGLAS Y ABREVIATURAS**

CMNUCC	Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional

**RESUMEN DEL PROYECTO  
COMMONWEALTH DE LAS BAHAMAS  
PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA  
(BH-L1041)**

<b>Términos y condiciones financieros</b>				
<b>Prestatario:</b> Commonwealth de las Bahamas			<b>Facilidad de Financiamiento Flexible<sup>(a)</sup></b>	
			<b>Plazo de amortización:</b>	25 años
<b>Organismo ejecutor:</b> Ministerio de Transporte y Aviación			<b>Vida promedio ponderada original:</b>	15,25 años
			<b>Período de desembolso:</b>	5 años
<b>Fuente</b>	<b>Monto (US\$)</b>	<b>%</b>	<b>Período de gracia:</b>	5,5 años
BID (Capital Ordinario):	35.000.000	65	<b>Comisión de inspección y vigilancia:</b>	(b)
			<b>Tasa de interés:</b>	Basada en la Libor
			<b>Comisión de crédito:</b>	(b)
Local:	18.800.000	35	<b>Moneda de aprobación:</b> Dólares de los Estados Unidos con cargo al Capital Ordinario	
Total:	53.800.000	100		
<b>Esquema del proyecto</b>				
<p><b>Objetivo y descripción del proyecto:</b> El objetivo principal del programa es contribuir, a escala regional y mundial, a la integración sostenible de las Bahamas mediante mejoras de la seguridad y la infraestructura de transporte aéreo en los aeropuertos de las islas Family. En concreto, el programa tiene como finalidad mejorar la conectividad del transporte aéreo y el flujo de personas a las islas Family. Esta conectividad se logrará por medio de mejoras de la infraestructura y de la resiliencia al cambio climático, con la modernización, la rehabilitación y el mantenimiento de determinados aeropuertos para que se ciñan a las normas de la aviación internacional, teniendo en cuenta consideraciones relativas al cambio climático. Se prevé que la operación ahorrará tiempo de viaje.</p>				
<p><b>Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso:</b> El organismo ejecutor deberá presentar comprobantes de que (i) se ha creado una unidad ejecutora del proyecto y se ha seleccionado un coordinador del programa, así como especialistas en adquisiciones y contrataciones, finanzas, seguimiento y evaluación, con términos de referencia satisfactorios para el Banco y (ii) se ha aprobado el manual de operaciones del programa en los términos acordados previamente con el Banco, incluidos los acuerdos de gestión fiduciaria y el plan de ejecución (párrafo 3.5).</p>				
<p><b>Condiciones contractuales especiales relativas a la ejecución:</b> Antes de iniciar las obras en cada aeropuerto, el organismo ejecutor deberá presentar comprobantes de que (i) se ha hecho una evaluación ambiental o una evaluación del impacto ambiental y social si así lo requiere la legislación local, incluido un plan de gestión ambiental y social, que abarque las obras previstas en las instalaciones aeroportuarias y las obras relacionadas con el funcionamiento de los aeropuertos, y se ha sometido dicha evaluación a consultas con las partes afectadas pertinentes a satisfacción del Banco; y (ii) se han cumplido las condiciones establecidas en el informe de gestión ambiental y social y en el manual de operaciones del programa (párrafo 2.3).</p>				
<p>Antes del llamado a licitación para las obras, el organismo ejecutor deberá presentar comprobantes de que se han terminado de preparar los diseños para la construcción que se licitarán de conformidad con las condiciones acordadas previamente con el Banco y de que este ha otorgado su no objeción (párrafo 2.8).</p>				

<b>Excepciones a las políticas del Banco:</b> Ninguna.			
<b>Alineación estratégica</b>			
<b>Desafíos<sup>(c)</sup>:</b>	SI <input type="checkbox"/>	PI <input type="checkbox"/>	EI <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Temas transversales<sup>(d)</sup>:</b>	GD <input type="checkbox"/>	CC <input checked="" type="checkbox"/>	IC <input type="checkbox"/>

<sup>(a)</sup> En el marco de la Facilidad de Financiamiento Flexible (documento FN-655-1), el prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones del calendario de amortización, así como conversiones de moneda y de tipo de interés. Al considerar esas solicitudes, el Banco tendrá en cuenta consideraciones operacionales y de gestión de riesgos.

<sup>(b)</sup> La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.

<sup>(c)</sup> SI = inclusión social e igualdad; PI = productividad e innovación; EI = integración económica.

<sup>(d)</sup> GD = igualdad de género y diversidad; CC = cambio climático y sostenibilidad ambiental; IC = capacidad institucional y estado de derecho.

## I. DESCRIPCIÓN Y SEGUIMIENTO DE LOS RESULTADOS

### A. Antecedentes, problema abordado y justificación

- 1.1 **Antecedentes.** El Commonwealth de las Bahamas (las Bahamas), situado en el nordeste de la región del Caribe, se compone de 700 islas y cayos con una superficie terrestre total de 5.383 millas cuadradas dispersos en un área de casi 100.000 millas cuadradas. Tiene 367.000<sup>1</sup> habitantes, 70,4% de los cuales viven en New Providence y 14,6 % en Grand Bahama; el resto está distribuido entre las otras 28 islas, denominadas islas Family<sup>2</sup>. Las distancias, la lejanía y la baja densidad de población de las islas de las Bahamas presentan grandes dificultades para el sector del transporte en el país. Los residentes y turistas del archipiélago dependen principalmente de las líneas aéreas para el transporte interinsular e internacional, en tanto que la carga a granel se transporta en su mayor parte por mar.
- 1.2 El mercado interno de las Bahamas es pequeño en comparación con el tamaño de la población. La base de producción consiste principalmente en turismo y servicios financieros, que representan 70% de la producción. Alrededor de 90% de los turistas provienen de un solo país, los Estados Unidos, que también representa 90% de las importaciones y 70% de las exportaciones. A pesar de que los ingresos per cápita son relativamente altos, como consecuencia de la distribución de una población pequeña entre las 28 islas habitadas hay grandes diferencias en la densidad demográfica, la actividad económica y el desarrollo<sup>3</sup>. Al mismo tiempo, hay presiones sobre el presupuesto para proporcionar el mismo nivel de servicios públicos a todos los ciudadanos de las Bahamas.
- 1.3 **El sector del transporte aéreo en el Caribe.** La región del Caribe tiene una capacidad de 77,1 millones de asientos (en vuelos nacionales e internacionales), la tercera en América Latina y el Caribe después de Brasil (158,5 millones) y México (94,5 millones). Ocupa el primer lugar en la oferta de asientos en vuelos internacionales, con 61,9 millones, seguida por México, con 46,9 millones. Esta gran capacidad se debe a la elevada dependencia del turismo y a que las islas conforman archipiélagos. La oferta de asientos de Cuba, Haití y la República Dominicana aumentó en el período 2005-2013, mientras que la de las Lucayas, las Antillas Mayores y las Antillas Menores disminuyó (Gráfico 1). Numerosos aeropuertos ofrecen accesibilidad a la región, con una baja concentración de tráfico y sin un centro de distribución de vuelos importante, ya que los diez aeropuertos principales del Caribe<sup>4</sup> representan solamente 57% de la capacidad de la región.

---

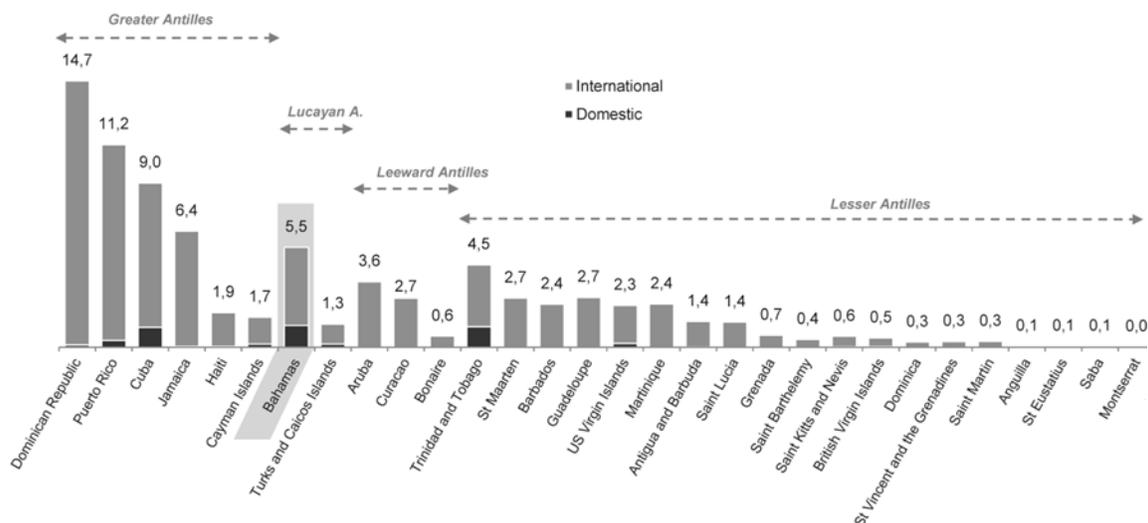
<sup>1</sup> *The Bahamas in Figures 2013*, Departamento de Estadísticas de las Bahamas.

<sup>2</sup> La población de las islas Family, es decir, todas las islas excepto New Providence y Grand Bahama, se concentra principalmente en cuatro islas: Ábaco, Andros, Eleuthera y Exuma. Estas islas representan 74% del resto de la población.

<sup>3</sup> El 90% de toda la actividad económica se genera en una sola isla, New Providence, donde está situada la capital, Nassau. El coeficiente de Gini (desigualdad) del país correspondiente a 2013 es relativamente alto (0,41).

<sup>4</sup> San Juan, 10,3 millones de asientos; Punta Cana, 7,3 millones; La Habana, 4,9 millones; Nassau, 4,5 millones; Santo Domingo, 4,5 millones; Montego Bay, 4,4 millones; Puerto España, 4,4 millones; Aruba, 3,6 millones; Pointe-à-Pitre, 2,7 millones; y Sint Maarten, 2,7 millones.

**Gráfico 1. Oferta de asientos programada, en millones, 2015**



Fuente: Advanced Logistics Group, 2015

- 1.4 **El sector del transporte aéreo en las Bahamas.** El transporte aéreo es crucial para el sector del turismo en el país, ya que es la modalidad de transporte exclusiva de los turistas que pernoctan en hoteles. En 2013 llegaron en avión 1,28 millones de pasajeros<sup>5</sup>, 80% de ellos procedentes de los Estados Unidos. Una proporción creciente de los turistas internacionales que visitan las Bahamas llegan en crucero y no en avión<sup>6</sup>. Este cambio en el tipo de turismo podría afectar el empleo indirecto e inducido, ya que genera un menor consumo de servicios hoteleros, turísticos y de alimentos y bebidas. Además, el transporte aéreo desempeña también un papel decisivo al dar a la población de las islas Family acceso a bienes y servicios que se ofrecen solo en New Providence o en el exterior. En muchos casos, el transporte aéreo es la única opción razonable que tienen las personas de comunidades insulares aisladas para trasladarse a lugares que están a una distancia considerable.
- 1.5 Hay 53 aeropuertos habilitados en las Bahamas: (i) 18 sirven de puertos de entrada internacionales, con instalaciones de aduanas e inmigraciones, además de ofrecer servicios nacionales; (ii) 8 dan servicio únicamente al mercado comercial interno; y (iii) 27 son aeropuertos secundarios para aviación general, de los cuales 22 son privados. El Aeropuerto Internacional Lynden Pindling, en Nassau, que es el principal punto de entrada internacional y centro de distribución de vuelos nacionales, concentra más de dos tercios (68%) de los asientos en vuelos nacionales e internacionales; el Aeropuerto Internacional de Grand Bahama, en Freeport, es el segundo en importancia, con 11% de la capacidad; y después vienen los aeropuertos de Marsh Harbour, Exuma y North Eleuthera, cada uno con 4%, aproximadamente. Los demás aeropuertos representan 9%<sup>7</sup>. El transporte aéreo en

<sup>5</sup> *The Bahamas in figures, 2013*, Departamento de Estadísticas de las Bahamas.

<sup>6</sup> Alrededor de 80% de los turistas que llegan a las Bahamas son pasajeros de cruceros. Sin embargo, el gasto promedio por pasajero de crucero (US\$82,38) es mucho menor que el gasto por pasajero (aéreo) que pernocta (alrededor de US\$1.300).

<sup>7</sup> Datos del Ministerio de Transporte y Aviación.

las Bahamas es proporcionado por 17 líneas aéreas internacional y cinco nacionales, entre ellas la línea nacional de las Bahamas, Bahamasair. Las líneas aéreas internacionales conectan las Bahamas directamente con Canadá, Jamaica, el Reino Unido, Cuba y los Estados Unidos. Nassau está conectada mediante vuelos directos con 21 mercados de los Estados Unidos, el Caribe, Canadá y el Reino Unido.

- 1.6 **Importancia de los aeropuertos de Exuma, North Eleuthera y Marsh Harbour/Treasure Cay.** Los aeropuertos de las islas Family se dividen en tres niveles según las instalaciones y los servicios que ofrecen<sup>8</sup> (véase el [enlace electrónico opcional 6](#)). Los aeropuertos de Marsh Harbour y Treasure Cay, situados en Abaco; el de Exuma (conocido también como aeropuerto de George Town), situado en las Exumas; y el de North Eleuthera, situado en Eleuthera y la isla Harbour<sup>9</sup>, son los principales aeropuertos de nivel 1 por número de pasajeros. Estos aeropuertos son un puerto de entrada importante para las islas Family y tienen la oportunidad económica de funcionar de manera sostenible. Ofrecen vuelos internacionales y nacionales, que en 2015 representaron 187.100 pasajeros en Exuma, 120.000 pasajeros en North Eleuthera y 328.400 pasajeros en Marsh Harbour y Treasure Cay, es decir, 57% del tráfico de las islas Family. Se prevé que el tráfico total de los cuatro aeropuertos analizados crecerá a una tasa anual de 2,9% y llegará a un total de 1,45 millones de pasajeros para 2042. Los aeropuertos de North Eleuthera y Exuma están funcionando ahora a plena capacidad, en tanto que, según las previsiones, los aeropuertos de Marsh Harbour y Treasure Cay llegarán al nivel de saturación a mediano plazo (2020-2030).
- 1.7 El aeropuerto de Marsh Harbour, el de mayor tráfico de las islas Family, tiene vuelos regulares internacionales a siete destinos, todos ellos en América del Norte. Casi 50% de los vuelos comerciales programados corresponden a aeronaves con menos de 35 asientos y solo para 20% de los vuelos se usan aeronaves medianas o grandes. El aeropuerto de Treasure Cay funciona como complemento del aeropuerto de Marsh Harbour (véase el [enlace electrónico opcional 12](#)), que está a solo 45 kilómetros de distancia. Recibe los vuelos que no pueden pasar por el aeropuerto de Marsh Harbour, que tiene una pista más corta<sup>10</sup>, y sirve de segunda infraestructura de transporte aéreo para mitigar el riesgo de falta de disponibilidad

---

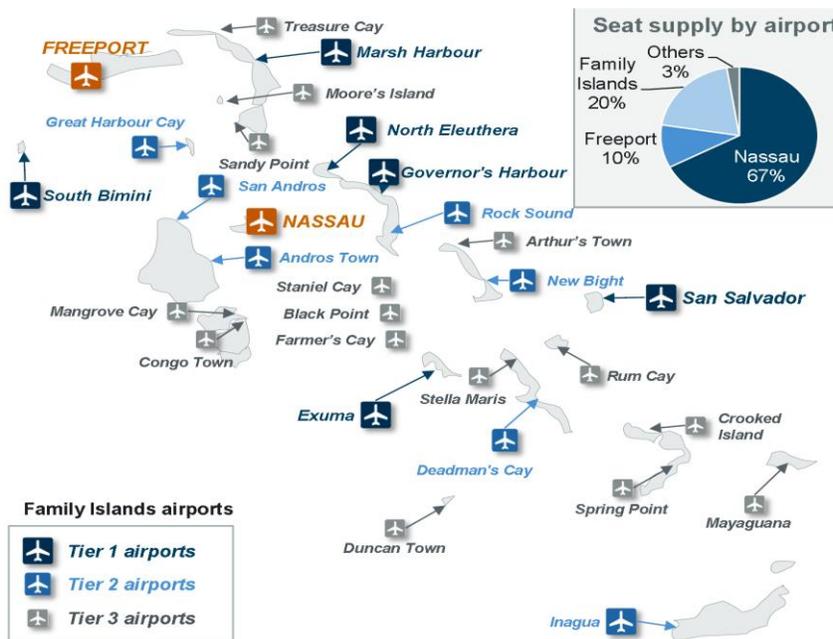
<sup>8</sup> Seis aeropuertos de nivel 1, siete de nivel 2 y 15 de nivel 3. Varios aeropuertos de nivel 2 y de nivel 3 no tienen operaciones comerciales. Los aeropuertos de nivel 2 ofrecen servicios de aduanas donde hay tráfico internacional para apoyar servicios compartidos, en tanto que los aeropuertos de nivel 3 ofrecen solamente vuelos internos coordinados localmente.

<sup>9</sup> Abaco tiene 17.097 habitantes y 921 cuartos de hotel. Recibe anualmente 91.804 visitantes con pernoctación, cuya estadía es de 10,1 días en promedio (2013). Las islas Exumas tienen 6.928 habitantes y 755 cuartos de hotel. Reciben anualmente 41.062 visitantes con una estadía de 8,2 días en promedio (2013). Eleuthera y la isla Harbour tienen 11.515 habitantes y 563 cuartos de hotel. Reciben anualmente 35.510 visitantes al año con una estadía de 8,8 días en promedio (2013).

<sup>10</sup> La pista de Marsh Harbour mide 1.859 m por 30 m, lo cual limita las operaciones de aeronaves de fuselaje ancho. Ahí pueden operar solamente aeronaves regionales y de fuselaje angosto, como el Boeing 737 y algunas aeronaves de la familia del Airbus A320, que vuelan a destinos situados en el este y el centro de Estados Unidos, el sudeste de Canadá, Centroamérica y el Caribe. La pista de Treasure Cay, de 2.134 m por 45 m, puede dar cabida a todas las aeronaves objetivo: todas las aeronaves de fuselaje angosto sin restricciones y algunas aeronaves de fuselaje ancho con algunas restricciones de peso, lo cual permite la llegada de vuelos de todo Estados Unidos, Canadá y Europa. Asimismo, el aeropuerto de Treasure Cay se usa para recibir vuelos objetivo cuya operación no es posible en Marsh Harbour, como los provenientes de Fort Lauderdale (nueve por semana) y Nassau (dos por semana).

de infraestructura<sup>11</sup>. Los aeropuertos de Exuma y North Eleuthera, el segundo y el tercero, respectivamente, con el mayor tráfico de las islas Family, tienen vuelos regulares a cuatro destinos internacionales y dos conexiones nacionales; 60% de sus vuelos comerciales corresponden a aeronaves con menos de 35 asientos y solo 4% a aeronaves medianas o grandes.

**Gráfico 2. Ubicación de los aeropuertos de Nassau, Freeport y las islas Family**



Fuente: Advanced Logistics Group, 2015

1.8 **Organización institucional.** El Ministerio de Transporte y Aviación formula, aplica y promueve medidas para fomentar el desarrollo de la aviación civil y la seguridad y eficiencia en el uso de aeronaves civiles. Se encarga de (i) supervisar el funcionamiento y desarrollo del transporte aéreo; (ii) diseñar normas; (iii) establecer y llevar a cabo programas estatales de seguridad de la aviación civil; (iv) proveer sistemas adecuados para los servicios de navegación y tráfico aéreos; (v) establecer y mantener aeródromos; y (vi) contratar el abastecimiento de bienes y la ejecución de obras para el desempeño de sus funciones<sup>12</sup>. El Ministerio de Transporte y Aviación, por medio de la Dirección de Aviación Civil de las Bahamas, está a cargo de la ejecución de programas y operaciones de seguridad y puede considerarse como el principal responsable de las operaciones de los aeropuertos de Exuma, North Eleuthera y Marsh Harbour/Treasure Cay. Como consecuencia de las reformas promovidas en el sector (párrafo 1.16), la Administración de Aeropuertos, que depende del Ministerio de Transporte y Aviación, se encargará del funcionamiento de todos los aeropuertos de las islas Family. La Administración

<sup>11</sup> La disponibilidad del aeropuerto de Marsh Harbour puede verse en riesgo a causa de fenómenos relacionados con el clima (párrafo 1.10). En esos casos, la existencia de instalaciones secundarias, como las de Treasure Cay, es esencial para la prestación de servicios de transporte aéreo.

<sup>12</sup> [Proyecto de Ley de Aviación Civil.](#)

de Aeropuertos ya tiene a su cargo el sistema de gestión del aeropuerto de Nassau por medio de un operador privado<sup>13</sup>.

- 1.9 El Ministerio de Obras y Desarrollo Urbano está compuesto por el Departamento de Obras Públicas, la División de Control de Edificios, Desarrollo Urbano y el Departamento de Planificación Física. Sus principales funciones consisten en la construcción, el mantenimiento y la reparación de infraestructura pública, como edificios públicos, caminos y corredores viales. Las principales leyes administradas por este ministerio son aquellas relacionadas con obras públicas<sup>14</sup> y reglamentos de edificación.
- 1.10 **Cambio climático.** Las Bahamas, como pequeño estado insular en desarrollo, son muy vulnerables a los efectos del cambio climático, principalmente debido a la fragilidad de sus ecosistemas y su ubicación geográfica. Un estudio de las tendencias y proyecciones climáticas de las Bahamas ([enlace electrónico opcional 5](#)) muestra que las temperaturas han aumentado a una tasa anual de 0,13 °C entre 1901 y 2014 y se prevé que seguirán aumentando hacia la década de 2050<sup>15</sup>. Históricamente, la media de las precipitaciones ha aumentado en general 0,092 mm al mes y se proyecta que disminuirá en la estación seca y crecerá en la estación de lluvias hacia fines del siglo<sup>16</sup>. Desde 1995 se ha incrementado notablemente la frecuencia y duración de los huracanes, que según las proyecciones se harán más intensos y aún más frecuentes. Eleuthera parece ser especialmente susceptible a estos fenómenos climáticos. Por último, el aumento del nivel del mar observado en la región fue de 3,2 mm al año de 1993 a 2010 y se prevé que subirá a una tasa media de 0,44 m a 0,72 m para fines del siglo. En vista de la situación actual, así como de lo que ha ocurrido en el pasado y de las proyecciones, se reconoce que las Bahamas, si bien generan solo una cantidad muy pequeña de emisiones de gases de efecto invernadero, es abrumadoramente vulnerable a los efectos del cambio climático. El gobierno se ha comprometido a hacer todo lo que sea necesario y factible a nivel nacional e internacional para alcanzar las metas de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC). Como país signatario, comprende la necesidad de efectuar intervenciones para aumentar la resiliencia al cambio climático y reducir su huella de carbono. Se ha mencionado específicamente el sector del transporte como contribuyente principal al perfil de las emisiones de gases de efecto invernadero del país y se han establecido como prioridad las intervenciones orientadas a la adaptación y la mitigación<sup>17</sup>.
- 1.11 Las Bahamas cuentan con un buen conjunto de códigos de edificación que contribuye a la resiliencia de su infraestructura. Las normas relativas al cambio

---

<sup>13</sup> El gobierno celebró un acuerdo de 10 años con Vantage Airport Group para la gestión, operación y rehabilitación del Aeropuerto Internacional Lynden Pindling, lo cual constituye una muestra del desarrollo de la infraestructura aeroportuaria y la gestión aeroportuaria en el país.

<sup>14</sup> [Ley de Obras Públicas.](#)

<sup>15</sup> Los cambios proyectados para 2039 para Great Exuma, Eleuthera y Great Abaco son de entre 1,22 °C y 1,69 °C, entre 1,18 °C y 1,74 °C y entre 1,14 °C y 1,73 °C, respectivamente.

<sup>16</sup> Los cambios proyectados para 2039 para Great Exuma, Eleuthera y Great Abaco son de entre -10,21% y +21,10%, entre -4,97% y +11,82% y entre -4,97% y +11,82%, respectivamente.

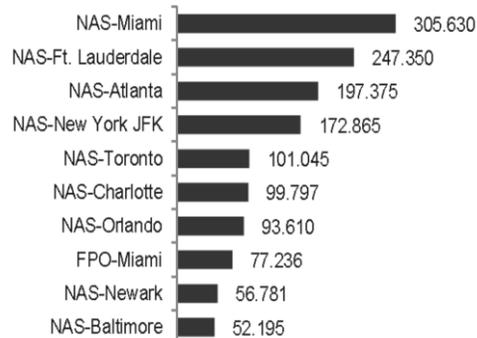
<sup>17</sup> Contribución prevista determinada a nivel nacional de las Bahamas a la CMNUCC, noviembre de 2015, y segunda comunicación nacional de las Bahamas a la CMNUCC, septiembre de 2014.

climático que se proponen como parte del diseño de las obras civiles se refieren a medidas tanto de adaptación como de mitigación (conservación del agua y eficiencia energética) ([enlace electrónico opcional 14](#)). Asimismo, habrá que tener en cuenta consideraciones relacionadas con la elevación futura del nivel del mar para las obras propuestas en el aeropuerto de Marsh Harbour porque el extremo occidental de la pista está muy cerca de la costa y es vulnerable a las inundaciones y la erosión costera. En el caso del aeropuerto de North Eleuthera, habrá que considerar las inundaciones y la resiliencia a los huracanes. Una parte de la pista se inunda hasta dos veces al año como consecuencia de lluvias torrenciales, lo que ha llevado a cerrar el aeropuerto en varias ocasiones.

### 1.12 El transporte aéreo y la integración regional.

El transporte aéreo desempeña un papel decisivo en la integración económica de las Bahamas por sus efectos catalizadores en el turismo. La conectividad que ofrece el transporte aéreo internacional facilita el rápido crecimiento de la industria mundial del turismo al aumentar la atracción relativa para las personas que viajan por placer. El crecimiento general del turismo entre 2008 y 2014 fue de 1,2%. En cuanto a los turistas que llegan a la región del Caribe, la participación del mercado de América del Norte y Europa permaneció constante, en tanto que la participación del mercado de América Latina aumentó (63,3%, 21,4% y 6,8%, respectivamente). El mercado turístico de las Bahamas es uno de los mayores de la región, aunque su participación disminuyó en la última década<sup>18</sup>. El tráfico internacional a las Bahamas depende en gran medida de América del Norte, que representa 96% de la oferta internacional (asientos de aviones). Dentro del país, las islas Family representan casi 40% del tráfico interno y 10% del tráfico internacional. La salida y la llegada de las rutas principales del mercado interno de las Bahamas es Nassau, que representa 46% del total de asientos.

**Gráfico 3. Las diez rutas internacionales más importantes por número de asientos en los vuelos de salida**



Fuente: Advanced Logistics Group, 2015

### 1.13 La infraestructura aeroportuaria es un elemento importante para la integración económica en vista de su posible influencia en la generación de turismo<sup>19,20</sup>. Los enlaces viables de transporte aéreo son uno de los factores que influyen en la

<sup>18</sup> La participación del turismo internacional, en comparación con el turismo del Caribe, fue de 9% en 2006 y 6,9% en 2014.

<sup>19</sup> Seetanah y Khadaroo (2009) concluyeron que, en la isla de Mauricio, un crecimiento de 10% de la inversión de capital en transporte está relacionado con la integración internacional, como el aumento de 2,8% a largo plazo registrado en el número de turistas que llegan.

<sup>20</sup> En una evaluación ex post del programa de mejoras del aeropuerto de Busuanga, en Filipinas (KOICA, 2013), se observó un aumento del número de hoteles, restaurantes y centros vacacionales de alrededor de 1,5 veces de 2010 a 2012, y los ingresos tributarios en 2012 aumentaron 2,3 veces en comparación con 2006, antes de las mejoras del aeropuerto.

decisión de las empresas internacionales de invertir en un país<sup>21</sup>. La mejora de la conectividad y la disminución del costo de los viajes pueden atraer inversión extranjera directa al contribuir a la creación de un clima de negocios favorable para la operación de empresas extranjeras<sup>22</sup>. El transporte aéreo es un aspecto central de los negocios y el turismo mundiales, puesto que proporciona infraestructura clave para conectar ciudades y mercados<sup>23</sup>. Particularmente en las Bahamas, donde el turismo es la principal industria de exportación<sup>24</sup>, la infraestructura aeroportuaria es un componente fundamental de todo el sistema de turismo integrado, en razón de que los servicios de transporte aéreo comercial brindan acceso a mercados regionales y mundiales ([enlace electrónico opcional 4](#)).

- 1.14 **Descripción del problema.** La condición de los principales puertos de entrada de las islas Family constituye una limitación para la integración regional y mundial de las Bahamas. Los principales puertos de entrada de las islas Family —situados en Exuma, North Eleuthera y Marsh Harbour/Treasure Cay— necesitan inversión y una amplia gama de mejoras de la aviación y la infraestructura. Las deficiencias en materia de seguridad, como las ayudas visuales, la iluminación y el balizaje, el equipo aeroportuario móvil y el trazado de la pista, la plataforma de estacionamiento y las calles de rodaje<sup>25</sup> plantean un riesgo para las operaciones y dificultades para la demanda de más tráfico. Los aeropuertos enfrentan dificultades para cumplir las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en materia de seguridad y protección<sup>26</sup> y para responder a fenómenos relacionados con el cambio climático. Se necesitan medidas para responder a esos fenómenos a fin de mantener la certificación de la Dirección de Aviación Civil de las Bahamas, garantizar la seguridad de los pasajeros y la tripulación, y mantener este modo de transporte en operación. Las demoras en la ejecución de estas medidas podrían

---

<sup>21</sup> Hong (2007) afirma que los inversionistas extranjeros de firmas manufactureras valoran la mano de obra barata y el transporte aéreo conveniente al tomar decisiones sobre la ubicación de instalaciones. Fuente: Hong J. (2007). *Firm-specific effects on location decisions of foreign direct investment in China's logistics industry*. *Regional Studies* 41: 673-683.

<sup>22</sup> La investigación de Bannò y Redondi (2014) muestra que la mejora de la conectividad aérea en Italia condujo a un aumento de la inversión extranjera directa de 33,7% en general en los dos años siguientes a la inauguración de las rutas nuevas. Fuente: Bannò, M. y Redondi, R. Air. (2014). *Connectivity and Foreign Direct Investments. The economic effects of the introduction of new routes*.

<sup>23</sup> Según afirma Oxford en *Economic Benefits from Air Transport in the Caribbean Islands*.

<sup>24</sup> Según el Banco Central de las Bahamas, los ingresos en divisas provenientes del turismo ascendieron a alrededor de US\$2.200 millones en 2013 y representaron 77% de los ingresos totales en concepto de exportaciones.

<sup>25</sup> Por ejemplo, el aeropuerto de North Eleuthera tiene una separación lateral entre la zona de estacionamiento de aeronaves y la pista que obliga a las aeronaves a estacionarse a menos de 75 m de la línea central de la pista. Otras mejoras serían ayudas visuales adecuadas y mejores condiciones de la pista. En el estudio de factibilidad ([enlace electrónico opcional 1](#)) se describen otras mejoras de la seguridad que se necesitan.

<sup>26</sup> La inversión necesaria para satisfacer las normas de la OACI se centra en el incumplimiento relacionado con características físicas de los aeródromos, el mantenimiento, la extinción de incendios y la seguridad.

tener un efecto adverso en los flujos de tráfico futuros<sup>27</sup> y en la economía. Para que el país mantenga una sólida presencia en el mercado de la industria turística del Caribe, que es muy competitiva, es crucial que sus principales aeropuertos ofrezcan el mayor nivel posible de seguridad y calidad de la infraestructura y los servicios de aviación.

- 1.15 Según la demanda de tráfico, en diversos análisis se han señalado y priorizado las inversiones necesarias ([enlace electrónico opcional 1](#) y [enlace electrónico opcional 11](#)), así como los ingresos y los costos previstos para cada aeropuerto. Se recomienda un mayor gasto de capital para que los aeropuertos se ciñan a las normas de la OACI y para mejorar los procedimientos de operación, el sistema de gestión de la seguridad, los planes de respuesta a emergencias y la capacidad interna de la Administración de Aeropuertos de las Bahamas. Será necesario aumentar la capacidad local en el Ministerio de Transporte y Aviación y la Administración de Aeropuertos a fin de establecer un marco de gestión para asegurar la sostenibilidad de los activos modernizados y el funcionamiento apropiado de los aeropuertos. Este marco puede tomar la forma de una asociación público-privada con un sistema de riesgo compartido o un contrato de gestión por medio de un operador de aeropuertos, como el que existe actualmente en Nassau.
- 1.16 **Experiencia del Banco en el sector.** El Banco ha participado en programas con las Bahamas para promover el desarrollo del transporte aéreo seguro y eficiente de conformidad con las normas internacionales. Eso se logra mediante una reforma integral de la actual estructura institucional y normativa, para lo cual hay que establecer marcos institucionales y jurídicos nuevos y adoptar planes maestros<sup>28</sup>. A fin de impulsar estos avances, el Banco ha apoyado al país con dos operaciones de cooperación técnica no reembolsable (ATN/MT-9073-BH<sup>29</sup> y ATN/OC-15345-BH<sup>30</sup>) y un préstamo en apoyo de reformas de política (2682/OC-BH<sup>31</sup>) que incluye un componente de cooperación técnica reembolsable. El préstamo es una operación de varios tramos. Un tramo ya se ha desembolsado y se ha avanzado considerablemente en el cumplimiento de las condiciones para el último tramo. En el [enlace electrónico opcional 15](#) pueden verse otras experiencias del Banco en el sector del transporte aéreo.
- 1.17 **Justificación de la participación del Banco.** La infraestructura de transporte aéreo de las islas Family necesita mejoras para cumplir las normas de la aviación

---

<sup>27</sup> Cuando un aeropuerto alcanza el nivel de saturación, el crecimiento de la demanda empieza a verse afectado de la siguiente manera: (i) durante los primeros 5 años después de alcanzar el nivel de saturación, la demanda sigue creciendo sin restricciones (en el supuesto de que las líneas aéreas pueden adaptarse a la nueva situación operando en períodos de menor actividad); (ii) entre los años 5 y 15 después de alcanzar el nivel de saturación, las tasas de crecimiento del tráfico pasan a ser el 50% inferiores a las previstas con aeropuertos actualizados; y por último (iii) después de 15 años de haber alcanzado el nivel de saturación, se considera que el tráfico no seguirá creciendo.

<sup>28</sup> Dando continuidad a las actividades del Banco en el sector, se ha acordado con la OACI ejecutar un plan de acción en materia de seguridad para los aeropuertos de Exuma, North Eleuthera, Marsh Harbour y Treasure Cay.

<sup>29</sup> Fortalecimiento de la Seguridad Aeroportuaria (US\$450.000), operación aprobada en enero de 2005.

<sup>30</sup> Apoyo al desarrollo de un plan nacional de diversificación del transporte aéreo (US\$500.000), operación aprobada en noviembre de 2015.

<sup>31</sup> Programa de Reforma del Transporte Aéreo (US\$47,5 millones), operación aprobada en diciembre de 2011.

internacional y tener una dotación de infraestructura resiliente al cambio climático. El BID apoya este proceso de mejoras en vista de su experiencia en materia de infraestructura de transporte aéreo. Con esta operación se financiará la modernización de los principales aeropuertos de las islas Family (Exuma, North Eleuthera y Marsh Harbour/Treasure Cay) a fin de asegurar el cumplimiento de las normas de la OACI y la adaptación al cambio climático, aumentar la capacidad para atender la gran demanda y asegurar su operación y mantenimiento apropiados. Los aeropuertos seleccionados han sido priorizados conforme al plan maestro del gobierno para el tránsito aéreo ([enlace electrónico opcional 7](#) y [enlace electrónico opcional 8](#)) y validados mediante un estudio de factibilidad realizado durante la preparación del programa, como se explica a continuación ([enlace electrónico opcional 1](#)).

- 1.18 El estudio de factibilidad comprende una evaluación técnica y financiera de los aeropuertos seleccionados en la que se identifican las inversiones necesarias para que puedan funcionar de manera segura de conformidad con los anexos 14 y 17 de la OACI<sup>32</sup>. En el estudio se ha seguido un enfoque de dos etapas: (i) un panorama preliminar de las posibles oportunidades para inversionistas privados en los aeropuertos; y (ii) una evaluación detallada de la factibilidad. Además, se contrató un consultor para que formulara proyecciones a fin de (a) evaluar los datos meteorológicos y climatológicos locales con objeto de determinar las normas y tendencias y los cambios recientes que tienen o tendrán efectos relacionados con el cambio climático; y (b) elaborar modelos usando los datos para hacer proyecciones realistas del probable clima futuro para el país en el mediano a largo plazo ([enlace electrónico opcional 5](#)). Este estudio servirá de base para el diseño y la ejecución de las obras civiles en los aeropuertos seleccionados para este programa.
- 1.19 **Desarrollo de la infraestructura aeroportuaria como prioridad del gobierno.** La modernización del sector del transporte aéreo y su infraestructura de apoyo sigue teniendo una alta prioridad para el Gobierno de las Bahamas, en vista de su importancia para los motores económicos del país. Este programa se ciñe a la estrategia integral para la optimización de los aeropuertos de las islas Family ([enlace electrónico opcional 6](#)) y a las directrices del Ministerio de Transporte y Aviación. El gobierno ha evaluado los aeropuertos de las islas Family a fin de proporcionar el contexto para las evaluaciones técnicas, las recomendaciones y la estrategia para las inversiones y las políticas que configurarán el ámbito aeroportuario en los años por venir.
- 1.20 En la **Estrategia de País del BID** con el Commonwealth de las Bahamas para 2013-2017 (documento GN-2731) se señala la eficiencia de la movilidad entre las 28 islas habitadas como uno de los temas del diálogo sobre transporte. Esta operación está alineada también con las prioridades de gestión de riesgos costeros y adaptación al cambio climático establecidas en la estrategia, ya que procura ayudar al país a rehabilitar y actualizar la infraestructura y el equipo actuales y dotarlos de resiliencia al cambio climático de tal modo que se ciñan a las normas de la OACI.
- 1.21 **Alineación estratégica.** El programa es congruente con la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020 (documento AB-3008) y está alineado

---

<sup>32</sup> [Sección sobre política de seguridad de la aviación de la OACI.](#)

estratégicamente con los retos de integración económica relacionados con el desarrollo. Está alineado también con los criterios de focalización multinacional, ya que apoya una inversión nacional orientada a mejorar la conectividad del transporte aéreo y la integración de las islas Family en la economía nacional y regional, a fin de impulsar la competitividad del país, apoyar la diversificación del sector del turismo y atraer inversión extranjera directa. El programa también es congruente con los criterios de subsidiariedad nacional, al contribuir al cumplimiento de las normas internacionales de seguridad de la aviación y las prácticas recomendadas por la OACI. Converge, además, con el tema transversal de cambio climático y sostenibilidad ambiental planteado en la Actualización de la Estrategia Institucional, ya que la intervención propuesta abordará la adaptación al cambio climático. El programa confluye también con la Estrategia Integrada del BID de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y de Energía Sostenible y Renovable (documento GN-2609-1) y su Plan de Acción (documento GN-2609-3). Asimismo, el programa está alineado con el Marco de Resultados Corporativos 2016-2019 (documento GN-2727-6) por medio del siguiente indicador, que está incluido en la matriz de resultados del proyecto: aeropuertos mejorados y en funcionamiento, que es coherente con el indicador “aeropuertos construidos o mejorados” del Marco de Resultados Corporativos.

- 1.22 El programa está alineado con la estrategia del BID de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (documento GN-2710-5), que apoya la infraestructura de transporte, la mejora de la calidad y el fomento de la participación del sector privado en la infraestructura. Asimismo, el programa es congruente con el Marco Sectorial de Transporte (documento GN-2740-7), al contribuir a la dimensión de servicios e infraestructura de transporte de calidad, y con el Marco Sectorial de Cambio Climático (documento GN-2835-3), ya que se relaciona con la promoción de la reducción de riesgos, la adaptación al cambio climático y el aumento de la resiliencia a los desastres naturales y el cambio climático.

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

- 1.23 **Objetivo.** El objetivo principal del programa es contribuir, a escala regional y mundial, a la integración sostenible de las Bahamas por medio de mejoras de la seguridad y la infraestructura de transporte aéreo en los aeropuertos de las islas Family. En concreto, el programa tiene como finalidad mejorar la conectividad del transporte aéreo y el flujo de personas a las islas Family. Esta conectividad se logrará por medio de mejoras de la infraestructura y de la resiliencia al cambio climático, con la modernización, la rehabilitación y el mantenimiento de determinados aeropuertos para que se ciñan a las normas de la aviación internacional, teniendo en cuenta consideraciones relativas al cambio climático. Se prevé que la operación ahorrará tiempo de viaje.
- 1.24 **El programa** es un préstamo para inversión en varias obras y tiene dos componentes.
- 1.25 **Componente 1. Obras civiles y equipo.** Con este componente se financiarán las inversiones necesarias para modernizar los aeropuertos de las islas Family a fin de que cumplan las normas de la aviación internacional. Las inversiones en equipo e infraestructura, que comprenden las operaciones aéreas y terrestres, incluyen sistemas de seguridad y especificaciones para la adaptación al cambio climático y

la mitigación de sus efectos<sup>33</sup>. Las obras, que se harán como parte del derecho de uso actual<sup>34</sup>, consisten en (i) pistas, calles de rodaje y plataformas de estacionamiento para atender el tráfico proyectado y la resiliencia al cambio climático; (ii) luces de pista, balizas y vallas para cumplir las normas en materia de seguridad y protección; y (iii) obras en terminales a fin de dotar a los aeropuertos de infraestructura con capacidad para atender a los pasajeros en un entorno de eficiencia energética y resiliencia al cambio climático. El equipo consiste en vehículos de salvamento y extinción de incendios, así como instalaciones de rayos X para terminales de pasajeros. La gestión del proyecto, la supervisión de las obras, los diseños de ingeniería y los imprevistos de las obras civiles también están comprendidos en este componente. A continuación se resumen las obras civiles que se realizarán por aeropuerto, mientras que en el [enlace electrónico opcional 1](#) se presenta una descripción completa.

- 1.26 A fin de evaluar y ejecutar el programa, se ha hecho un análisis de algunos aeropuertos representativos, que recibirán más de 30% del importe del préstamo<sup>35</sup>, para lo cual se han hecho estudios económicos y técnicos preliminares, así como evaluaciones ambientales y sociales ([enlace electrónico opcional 1](#)). Los aeropuertos de las islas Family que se incluirán en el programa deben cumplir los criterios de elegibilidad (párrafo 1.33).
- 1.27 Las obras civiles y el equipo considerados son los siguientes:
- 1.28 **Aeropuerto de Exuma.** Compra de vehículo contra incendios; instalación de un faro de aeródromo nuevo y mantenimiento de las luces de la pista; construcción de zonas de seguridad en los extremos de la pista; instalación de indicador de dirección del viento; reconstrucción parcial del operador de base fija actual para el manejo de tráfico comercial; construcción de plataformas de viraje en la pista; reparación de los proyectores de la plataforma de estacionamiento; definición del nuevo balizaje de pista, calle de rodaje y plataforma de estacionamiento; instalación de una valla de seguridad en 80% del perímetro del aeropuerto, una barrera deflectora de chorro y portones de seguridad; construcción de una terminal de pasajeros nueva, una playa de estacionamiento y vías de acceso en el lugar ocupado actualmente por el operador de base fija; construcción de un edificio combinado de servicios y estacionamiento de automóviles.
- 1.29 **Aeropuerto de North Eleuthera.** Construcción de un faro de aeródromo nuevo; instalación de luces y de una manga de viento; compra de vehículo de extinción de incendios y equipo de seguridad; construcción de zonas de seguridad en los extremos de la pista; ampliación de las plataformas de viraje en la pista; repavimentación de la pista completa; construcción de pozos de drenaje en los puntos más bajos de la pista; construcción de una plataforma de estacionamiento nueva para aeronaves comerciales y de dos calles de rodaje de acceso a la pista, con su sistema de iluminación; definición del balizaje de pista, calles de rodaje y

---

<sup>33</sup> En los diseños para la construcción se tendrá en cuenta la información que consta en el [enlace electrónico opcional 5](#) para establecer de manera adecuada las dimensiones de la infraestructura mejorada (sistemas de desagües, diseño del pavimento, efectos del viento y diseño del factor de carga, etc.) y la información del [enlace electrónico opcional 14](#) con respecto a la eficiencia energética y el consumo de agua.

<sup>34</sup> Excepto por un área pequeña en el aeropuerto de North Eleuthera, registrada como tierras comunales, que no requiere una modificación de la jurisdicción.

<sup>35</sup> En el [enlace electrónico opcional 13](#) hay un resumen de los costos por aeropuerto.

- plataformas de estacionamiento; instalación de una valla de seguridad y de portones de seguridad; construcción de una terminal de pasajeros nueva, una playa de estacionamiento y vías de acceso; construcción de un edificio combinado de servicios y estacionamiento de automóviles.
- 1.30 Los documentos de licitación para el diseño y las obras civiles del aeropuerto de Exuma han sido asignados a una firma de arquitectos; las obras civiles podrían iniciarse en el primer trimestre de 2017. Ya se ha iniciado otro concurso arquitectónico para la preparación de los documentos para la licitación de los diseños de construcción y las obras civiles del aeropuerto de North Eleuthera. Se ha contratado también una firma de gestión de proyectos para que coordine los diseños de construcción y la fase de construcción de los aeropuertos de Exuma y North Eleuthera.
- 1.31 **Aeropuerto de Marsh Harbour.** Instalación de indicadores de dirección del viento y mantenimiento de las luces de la pista; instalación de luces y balizas para la señalización de obstáculos; instalación de un faro de aeródromo nuevo; reparaciones del edificio de la terminal.
- 1.32 **Aeropuerto de Treasure Cay.** Compra de vehículo de extinción de incendios y equipo de seguridad; definición del balizaje de pista, calles de rodaje y plataformas de estacionamiento; construcción de zonas de seguridad en los extremos de la pista; construcción de una plataforma de viraje en la pista; instalación de una valla de seguridad y portones de seguridad; reacondicionamiento y reparaciones del edificio completo de la terminal.
- 1.33 **Criterios de elegibilidad.** Los criterios de elegibilidad para los aeropuertos específicos financiados en el marco de este proyecto se establecerán en el manual operativo del programa. Dichos criterios se relacionan con el aseguramiento de la factibilidad técnica, ambiental y social, tales como (i) contar con estudios de factibilidad técnica; (ii) cumplir los requisitos establecidos en el informe de gestión ambiental y social ([enlace electrónico requerido 4](#)), incluida su clasificación como categoría B o C por el Banco de conformidad con su Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias<sup>36</sup>; y (iii) tener una tasa interna de rentabilidad económica superior a 12%.
- 1.34 **Componente 2. Apoyo para la ejecución y fortalecimiento institucional.** Con este componente se financiarán actividades para desarrollar capacidades en el Ministerio de Obras y Desarrollo Urbano y el Ministerio de Transporte y Aviación a fin de abordar las inversiones del programa, las auditorías técnicas y ambientales, las evaluaciones del programa y los informes de desempeño y de terminación del proyecto. Este componente abarca también capacitación sobre el cambio climático para el Ministerio de Obras y Desarrollo Urbano, centrada en las proyecciones del cambio climático para las Bahamas, sus implicaciones, las respuestas y la incorporación del cambio climático en el diseño y la ejecución de las obras civiles. Por último, con este componente se financiará también la creación de una unidad ejecutora del proyecto, que se encargará de atraer otras inversiones necesarias a mediano y a largo plazo para la sostenibilidad de la infraestructura mejorada. Esta

---

<sup>36</sup> [Política de medio ambiente y cumplimiento de salvaguardias.](#)

unidad gestionará los servicios técnicos y jurídicos necesarios para estructurar un contrato de gestión en cuanto concluyan las inversiones.

- 1.35 **Monto o estructura del financiamiento.** El costo total del programa es de US\$53,80 millones, de los cuales US\$35 millones se financiarán con recursos del Capital Ordinario del Banco y US\$18,80 millones con recursos de contrapartida locales del Gobierno de las Bahamas<sup>37</sup>. En el Cuadro 1 se detallan los costos y el financiamiento.

<b>Cuadro 1. Costos (en millones) y estructura de financiamiento</b>						
<b>Componentes</b>		<b>BID</b>		<b>Local</b>		<b>Total</b>
		<b>Millones de US\$</b>	<b>%</b>	<b>Millones de US\$</b>	<b>%</b>	<b>Millones de US\$</b>
1	Obras civiles y equipo	33,00	64	18,80	36	51,80
1.1	Gastos de capital en infraestructura aeroportuaria	33,00	66	16,70	34	49,70
1.2	Equipo de seguridad y vehículos de salvamento y extinción de incendios	0,00	0	2,10	100	2,10
2	Apoyo para la ejecución y fortalecimiento institucional	1,50	100	0,00	0	1,50
2.1	Capacitación	0,30	100	0,00	0	0,30
2.2	Estructuración del contrato de gestión	0,43	100	0,00	0	0,43
2.3	Unidad ejecutora del programa	0,57	100	0,00	0	0,57
2.4	Auditoría de la OACI	0,20	100	0,00	0	0,20
Auditoría financiera, seguimiento y evaluación		0,50	100	0,00	0	0,50
<b>Total</b>		<b>35,00</b>	<b>65</b>	<b>18,80</b>	<b>35</b>	<b>53,80</b>

- 1.36 **Sostenibilidad de las inversiones.** En la preparación del programa se han tenido en cuenta las inversiones a corto, mediano y largo plazo como medida para mantener el valor de los activos de infraestructura aeroportuaria mejorada. La operación de los aeropuertos seleccionados y las inversiones a mediano y a largo plazo podrían estar a cargo de un operador —en el marco de un acuerdo de gestión o un esquema de riesgo compartido en una asociación público-privada—, que también se encargaría del mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria una vez realizadas las inversiones consideradas en este programa<sup>38</sup>. El programa procurará fomentar la participación de la comunidad local en la gestión de los aeropuertos en espacios para la toma de decisiones y la consulta por medio de comités asesores.

<sup>37</sup> Los recursos de contrapartida locales provendrán del presupuesto nacional o podrían recaudarse como parte de la estructura de asociación público-privada.

<sup>38</sup> Según el estudio de factibilidad ([enlace electrónico opcional 1](#)), este programa es viable desde el punto de vista financiero (párrafo 1.40) y hay margen para la participación del sector privado con un periodo de gestión típico de 25 años y un cargo al usuario de US\$16,5 por pasajero en vuelos internacionales y US\$8,6 por pasajero en vuelos nacionales. Todas las condiciones para la gestión de los activos y su operación se negociarán entre los sectores público y privado sobre la base de las ofertas competitivas que puedan recibirse. Otra alternativa para la operación de los activos mejorados es la gestión por contrato, que también podría utilizarse durante periodos más cortos, generalmente de ocho a 15 años, si no se llega finalmente a un acuerdo sobre una asociación público-privada entre el gobierno y posibles inversionistas privados.

## C. Principales indicadores de resultados

- 1.37 El programa está diseñado para obtener los siguientes resultados clave, que se evaluarán de acuerdo con los indicadores establecidos en la [Matriz de Resultados](#): (i) número de pasajeros que pasan por los aeropuertos de Marsh Harbour, Exuma, North Eleuthera y Treasure Cay; y (ii) número de pasajeros en vuelos comerciales internacionales que pasan por los aeropuertos de Marsh Harbour, Exuma, North Eleuthera y Treasure Cay. Los indicadores de los productos y de los resultados se verificarán directamente y se compararán con los valores que figuran en la matriz de resultados.
- 1.38 **Viabilidad económica.** Se hizo una evaluación económica ([enlace electrónico opcional 2](#)) de los aeropuertos de la muestra representativa considerando una tasa de actualización social de 12%. En la evaluación económica de los aeropuertos de Marsh Harbour y Treasure Cay<sup>39</sup> se obtuvo un valor actualizado neto económico de US\$10,6 millones y una tasa de rendimiento económico de 55,8%. Para el aeropuerto de Exuma se obtuvo un valor actualizado neto económico de US\$16,5 millones y una tasa de rendimiento económico de 16,9%, mientras que para North Eleuthera el valor actualizado neto económico es de US\$3,1 millones y la tasa de rendimiento económico de 13,2%. Se hizo un análisis de la sensibilidad de los indicadores de viabilidad económica con diferentes hipótesis de tráfico y gastos de capital ([enlace electrónico opcional 2](#)). Una vez analizadas las distintas posibilidades, se concluyó que el impacto socioeconómico positivo del proyecto no es insignificante.
- 1.39 **Población beneficiaria.** Los beneficiarios sociales identificados del programa son los 367.000 habitantes de las Bahamas. Los bahameses se benefician de las contribuciones del sector del turismo a la economía local y al tesoro público posibilitadas específicamente por el proyecto. Los factores utilizados para calcular los beneficios socioeconómicos se basan en el gasto promedio estimado por visitante de las Bahamas, que es de US\$2.000 con los impuestos incluidos ([enlace electrónico opcional 2](#)). Asimismo, la población local de las islas seleccionadas se beneficiará directamente de la actividad económica posibilitada por el proyecto, del empleo y del consumo local de los turistas que no visitarían las islas seleccionadas si no se concretaran las mejoras propuestas, así como de una mayor conectividad al permitir la movilidad que ofrece el transporte aéreo, la principal modalidad de acceso internacional a las islas. En total, 15.903 habitantes se beneficiarán directamente de las mejoras de los aeropuertos: 5.728 habitantes de la zona de influencia de los aeropuertos de Marsh Harbour y Treasure Cay, 3.247 habitantes de North Eleuthera y 6.928 de Exuma.
- 1.40 **Viabilidad financiera.** Además del análisis técnico, se ha hecho una evaluación financiera para analizar posibles razones para introducir al sector privado en el programa. El análisis se hizo con un período de operación de 25 años ([enlace electrónico opcional 1](#)) y una tasa interna de rentabilidad de 12,5% a 3,2%, según el equipo de salvamento y extinción de incendios y otras instalaciones de seguridad operadas por el sector público o el sector privado. Esta tasa de rentabilidad es

---

<sup>39</sup> En el [enlace electrónico opcional 12](#) se explica el enfoque metodológico que llevó a considerar a Marsh Harbour y Treasure Cay como un solo aeropuerto en lo que se refiere a los costos socioeconómicos y la evaluación de los beneficios.

superior al costo del capital relacionado con el sector del transporte aéreo en las Bahamas, que se sitúa en torno a 10,8%. El flujo de caja durante todo el período de operación es positivo en su mayor parte<sup>40</sup>. Se estima que el período de rendimiento de la inversión inicial efectuada por el sector privado es de 14 años.

## II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y RIESGOS PRINCIPALES

### A. Instrumentos financieros

- 2.1 El instrumento financiero propuesto es un préstamo de inversión para múltiples obras, ya que el programa comprende la mejora y modernización de aeropuertos independientes de acuerdo con criterios de elegibilidad y abarca una muestra representativa para evaluación y ejecución (párrafo 1.26). El período de desembolso será de cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor del contrato de préstamo. En el Cuadro 2, a continuación, se presenta un calendario provisional de desembolsos.

**Cuadro 2. Calendario provisional de desembolsos (en millones de US\$)**

Fuente	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Total	%
BID	0,47	5,49	10,45	10,36	8,23	35,00	65%
Contrapartida	0	3,50	5,10	5,10	5,10	18,80	35%
<b>Total</b>	<b>0,47</b>	<b>8,99</b>	<b>15,55</b>	<b>15,46</b>	<b>13,33</b>	<b>53,80</b>	<b>100%</b>

### B. Riesgos para las salvaguardias ambientales y sociales

- 2.2 En vista del entorno de los cuatro aeropuertos y los tipos de obras y actividades comprendidos en el proyecto, se prevé que los posibles impactos ambientales y sociales serán moderados, centralizados y temporales. Por lo tanto, el proyecto se clasifica en la categoría B de acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703). Los riesgos ambientales y sociales de las mejoras y las obras previstas son limitados desde el punto de vista de su extensión y su duración, y se prevé que se manejarán de conformidad con prácticas estándar de gestión de la construcción. Por otro lado, la operación regular de aeropuertos podría tener ciertos impactos y riesgos socioambientales clave. En particular el ruido de los aviones, la contaminación atmosférica, la contaminación del agua (como consecuencia de las instalaciones para petróleo y productos químicos, entre otras causas), los derrames de combustible, la salud y la seguridad, la fauna silvestre (riesgos ocasionados a la fauna y por la fauna) y los desechos se identificarán y analizarán en detalle mediante evaluaciones ambientales y sociales a fin de manejarlos adecuadamente y determinar los posibles riesgos y las medidas de mitigación.
- 2.3 Ciertas actividades contempladas en esta operación tendrán que ser sometidas a evaluaciones ambientales y sociales más detalladas en el futuro, entre ellas evaluaciones del impacto ambiental y social de conformidad con la legislación local. De hecho, para evaluar ciertos tipos de impacto se necesita una planificación y un diseño detallados, que se harán en una etapa posterior de esta operación. El

<sup>40</sup> Aparte del período inicial de salida de caja, solo los años con grandes inversiones recurrentes llevan el flujo de caja al lado negativo.

documento clave de las evaluaciones ambientales y sociales de la operación en esta etapa es un informe de evaluación ambiental y social. Véanse más detalles en el [enlace electrónico requerido 4](#). **Como cláusula contractual especial para la ejecución, antes de iniciar las obras en cada aeropuerto, el organismo ejecutor deberá presentar comprobantes de que (i) se ha preparado y consultado, junto con las partes afectadas pertinentes y a satisfacción del Banco, una evaluación ambiental o una evaluación del impacto ambiental y social<sup>41</sup> si así lo requiere la legislación local<sup>42</sup>, incluido un plan de gestión ambiental y social, que abarque las obras previstas en las instalaciones aeroportuarias y las obras relacionadas con el funcionamiento de los aeropuertos; y (ii) se han cumplido las condiciones establecidas en el informe de gestión ambiental y social y en el manual de operaciones del programa.**

### **C. Riesgo fiduciario**

- 2.4 Sobre la base de las evaluaciones de la capacidad institucional del Ministerio de Transporte y Aviación y del Ministerio de Obras y Desarrollo Urbano realizadas por el BID y del proceso de gestión de riesgos de proyectos, el programa presenta un riesgo fiduciario mediano. Los riesgos están relacionados con posibles demoras en las adquisiciones y contrataciones y en la presentación de informes financieros debido a la experiencia limitada con la aplicación de las políticas y los procedimientos del BID, lo cual podría demorar los contratos para la construcción de infraestructura del Componente 1. En lo concerniente a las medidas de mitigación, el programa incluye la creación de una unidad ejecutora del proyecto (párrafo 3.3), con un responsable de adquisiciones y contrataciones y un manual de operaciones del programa (párrafo 3.4).

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

- 2.5 Se hizo una evaluación de riesgos. Los riesgos, su clasificación y las medidas propuestas para mitigarlos figuran en el Apéndice I. Los principales riesgos señalados para la operación y clasificados como de nivel moderado son las limitaciones para el seguimiento y la rendición de cuentas de la inversión, que se mitigarán mediante el otorgamiento de un permiso de construcción por la Comisión de Ciencia y Tecnología Ambiental de las Bahamas y la contratación de más personas a cargo del seguimiento, la evaluación y los aspectos financieros para complementar el personal asignado a la ejecución del programa; la falta de coordinación entre los principales interesados y el grado de compromiso del prestatario y organismo ejecutor, que se mitigarán con la preparación de un manual de operaciones del programa y la contratación de un coordinador del programa para reforzar la capacidad; y demoras o discrepancias en la información sobre el flujo de fondos, que también se mitigarán con la dotación de suficiente personal para una gestión financiera adecuada.

---

<sup>41</sup> La evaluación ambiental incluirá la huella de ruido para todos los aeropuertos intervenidos con el programa. Una firma independiente ya elaboró una evaluación de la huella de ruido en los aeropuertos de Exuma y North Eleuthera. Si bien las emisiones acústicas no representan una limitación operativa importante, las evaluaciones ambientales incluirán otros estudios de ruido similares para los aeropuertos de Marsh Harbour y Treasure Cay.

<sup>42</sup> En cumplimiento de la política OP-703, se han llevado a cabo eventos de consulta pública para cada aeropuerto. Se realizarán más consultas según se considere necesario.

- 2.6 **Lecciones aprendidas sobre los sobrecostos.** Teniendo en cuenta los programas del Banco en el sector del transporte, en la formulación de este programa se han incorporado algunas recomendaciones para mitigar el riesgo de sobrecostos, que más adelante se incorporarán en la ejecución. Las principales recomendaciones son las siguientes: (i) hacer un dimensionamiento cuidadoso del proyecto, en cuanto al tamaño y el alcance, a fin de tener en cuenta el financiamiento de contrapartida local que realmente se necesita; (ii) llevar a cabo un análisis apropiado de la capacidad institucional del organismo ejecutor para incorporar medidas de fortalecimiento institucional en una fase temprana de la ejecución; (iii) en el presupuesto para las licitaciones se deben considerar las demoras del proyecto, la transferencia de riesgos<sup>43</sup>, los costos de oportunidad del sector privado<sup>44</sup> y toda disposición de ajuste de precios e imprevistos; (iv) una supervisión estrecha del proyecto para reducir a un mínimo los sobrecostos causados por demoras en la ejecución; (v) la participación de un experto en adquisiciones y contrataciones para asistir al gobierno durante la ejecución del préstamo, y reforzar la supervisión y participación del Banco en los procesos de adquisiciones y contrataciones; (vi) si se decide establecer un sistema de adquisiciones y contrataciones para el diseño y la construcción, su puesta en práctica necesitará un entorno con una capacidad de supervisión técnica desarrollada en el organismo ejecutor. La contratación de una firma de servicios de ingeniería con amplia experiencia en esta modalidad de construcción sería una medida apropiada para apoyar las capacidades del organismo ejecutor; y (vii) se deben identificar y examinar las preocupaciones ambientales en la etapa de diseño, antes de la licitación y antes de la adjudicación de contratos, con la participación de los interesados, en particular el contratista y la entidad nacional encargada de la supervisión ambiental.
- 2.7 En la preparación y ejecución de la presente operación se tendrán en cuenta cuidadosamente todas las recomendaciones precedentes, a fin de que la ejecución sea satisfactoria. Además, durante la ejecución se considerarán las siguientes conclusiones: (i) las obras de construcción que se realizarán en las islas Family necesitarán supervisión adicional; (ii) las demoras de la junta de licitaciones se reducirán a un mínimo estableciendo un mecanismo para priorizar las adquisiciones y contrataciones del proyecto en los más altos niveles del Ministerio de Hacienda; (iii) hay que asegurar que el personal de la unidad ejecutora del proyecto posea las competencias apropiadas y que se cumplan los procesos de licitación; y (iv) hay que asegurar que, en la mayor medida de lo posible, se use personal de los ministerios que ya tenga experiencia con proyectos del Banco.
- 2.8 **Riesgo de sobrecostos.** En el diseño del programa se ha tenido en cuenta el ciclo completo de las obras. El gobierno ha hecho varios estudios de factibilidad para los aeropuertos seleccionados ([enlace electrónico opcional 7](#) y [enlace electrónico opcional 8](#)), que el Banco ha examinado en un segundo estudio de factibilidad ([enlace electrónico opcional 1](#)). El Ministerio de Obras y Desarrollo Urbano cuenta con la pericia técnica necesaria para examinar diseños técnicos, preparar documentos de licitación y ocuparse de la ejecución y de la gestión de contratos,

---

<sup>43</sup> Los costos de transferencia de los riesgos en las modalidades de diseño y construcción, por ejemplo.

<sup>44</sup> Los costos más elevados para las compañías que operan en islas pequeñas, donde los activos para la producción posiblemente no tengan otros usos fuera del proyecto en sí.

prestando especial atención al control de costos y la calidad durante todo el ciclo de las obras, hasta la entrega final. Asimismo, se creará una unidad ejecutora del proyecto para hacer frente a la carga de trabajo adicional resultante del programa. Los diseños y los presupuestos se actualizarán antes de que se autorice la incorporación de las obras y las fórmulas para el ajuste de precios. Como condición contractual especial para la ejecución, **antes del llamado a licitación para las obras, el organismo ejecutor deberá presentar comprobantes de que se han terminado de preparar los diseños para la construcción de conformidad con los términos acordados previamente con el Banco y de que este ha otorgado su no objeción.** Todas estas medidas reducen la probabilidad de que (i) las ofertas excedan el presupuesto estimado debido a la falta de detalle de los diseños; (ii) se produzcan cambios sustanciales en el diseño o en las cantidades de las obras, o en ambos, durante la construcción; y (iii) se alarguen los plazos para la realización de las obras como consecuencia de revisiones del diseño o de aumentos en las cantidades. Además de todas estas medidas, en el costo del programa se ha contemplado un presupuesto para imprevistos proporcional al 5% de las obras civiles (párrafo 1.35)<sup>45</sup>.

### III. PLAN DE EJECUCIÓN Y GESTIÓN

#### A. Resumen de los mecanismos de ejecución

- 3.1 **Prestatario y organismo ejecutor.** El prestatario será el Commonwealth de las Bahamas y el organismo ejecutor será el Ministerio de Transporte y Aviación. Se establecerá una unidad ejecutora del proyecto en el Ministerio de Transporte y Aviación, debidamente dotada de personal especializado (párrafo 3.5), y se contratará un asesor legal si es necesario. Esta unidad mantendrá una estrecha coordinación con el Ministerio de Obras y Desarrollo Urbano en la dirección técnica del Componente 1, la ejecución de las obras civiles y la adquisición y contratación de esos bienes y servicios. El Ministerio de Transporte y Aviación está ejecutando actualmente, con financiamiento del BID, el Programa de Reforma del Transporte Aéreo (2682/OC-BH), que es un préstamo en apoyo de reformas de política con un componente de cooperación técnica. El programa cuenta con el apoyo de un coordinador de programas y un responsable de adquisiciones y contrataciones contratados para apoyar al Ministerio de Transporte y Aviación, de modo que ya hay cierto grado de capacidad institucional de la cual podrá beneficiarse el programa propuesto.
- 3.2 El Ministerio de Obras y Desarrollo Urbano, en coordinación con la unidad ejecutora del proyecto, colaborará en la ejecución del Componente 1, programando las obras y los servicios que se contratarán, preparando los documentos de la licitación y llevando a cabo los procesos de licitación. Administrará y supervisará los contratos, asegurando que se cumplan todas las especificaciones técnicas y socioambientales, y ejecutará el plan de gestión ambiental y social. El Ministerio de Transporte y Aviación dirigirá el Componente 2, que comprenderá la contratación de cursos de capacitación, las auditorías de la OACI, la estructuración del contrato

---

<sup>45</sup> Se estima que la contribución local del prestatario no supone una limitación de la obligación del prestatario de proporcionar oportunamente los recursos adicionales necesarios para completar la ejecución del programa de manera ininterrumpida.

de gestión y el establecimiento de la unidad ejecutora del proyecto, entre otras actividades. Las funciones y responsabilidades del Ministerio de Obras y Desarrollo Urbano, el Ministerio de Transporte y Aviación y la unidad ejecutora del proyecto, así como los mecanismos de coordinación entre ellos, se establecerán en el manual de operaciones del programa (párrafo 3.4) y en un acuerdo de colaboración entre los dos ministerios mencionados si es necesario.

- 3.3 En cuanto al control fiduciario, el Ministerio de Transporte y Aviación, en calidad de ejecutor del programa, se encargará, por medio de la unidad ejecutora del proyecto, de (i) la ejecución y el mantenimiento de sistemas de gestión de contratos, la contabilidad, la gestión financiera y la administración del sistema de controles internos para la gestión de los recursos del programa de conformidad con los requisitos del Banco; (ii) la presentación oportuna de solicitudes de desembolso y comprobantes de gastos elegibles; (iii) la preparación y presentación de informes financieros semestrales, que deben acompañar a los informes de avance semestrales, incluidos los informes sobre el estado y el uso de los fondos desembolsados en forma de adelantos y los informes financieros consolidados del programa; (iv) el mantenimiento de una cuenta bancaria separada para la gestión de los recursos del Banco y los informes financieros y para la presentación de solicitudes de desembolso; (v) el mantenimiento de un sistema adecuado para archivar los comprobantes de gastos elegibles a fin de que puedan ser verificados por el Banco y los auditores externos; y (vi) el mantenimiento de toda la información pública disponible y actualizada en el sitio virtual de la entidad, lo que incluye información sobre los procesos de adquisiciones y contrataciones, el avance alcanzado con los contratos, los resultados obtenidos y los estados financieros.
- 3.4 **Manual de operaciones del programa.** En el manual de operaciones se describirán los procedimientos para ejecutar el programa. Como mínimo, en dicho manual se abordarán específicamente los siguientes temas: (i) mecanismos institucionales, plazos, condiciones, funciones y métodos de coordinación entre los agentes que intervengan en la ejecución del programa; (ii) requisitos para las adquisiciones y contrataciones relacionadas con el proyecto que se financiarán en el marco del programa (párrafo 3.6); (iii) procedimientos sociales, ambientales y fiduciarios (párrafos 2.2 y 2.4); (iv) calidad de las obras civiles según las normas técnicas, procedimientos para el desempeño y requisitos relativos al seguimiento; (v) contenido de los acuerdos que sea necesario firmar con los gobiernos locales en relación con la gobernanza local de los aeropuertos; (vi) procedimientos para la supervisión del proyecto; (vii) las actividades mínimas de programación que deberán realizarse y los procedimientos para el control del tiempo; (viii) plan de comunicación, que deberá incluir la gestión de las comunicaciones; y (ix) identificación de riesgos (párrafo 2.5), su control y respuestas.
- 3.5 **Antes del primer desembolso de recursos del préstamo, el organismo ejecutor deberá presentar comprobantes de que (i) se ha creado una unidad ejecutora del proyecto y se ha seleccionado un coordinador del programa, así como especialistas en adquisiciones y contrataciones, finanzas, seguimiento y evaluación, conforme a términos de referencia satisfactorios para el Banco, y (ii) se ha aprobado el manual de operaciones del programa en los términos acordados previamente con el Banco, incluidos los mecanismos de gestión fiduciaria y el plan de ejecución.**

- 3.6 **Adquisición de bienes y obras, y contratación de servicios.** Las adquisiciones y contrataciones se registrarán por el contrato de préstamo, las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2349-9) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2350-9). Asimismo, deberán cumplirse las disposiciones del contrato de préstamo y el plan de adquisiciones (Anexo III) relativas al tipo de revisión, los procesos y el seguimiento de las adquisiciones y contrataciones que se efectúen en el marco del programa. El Banco realizará revisiones ex ante de todos los procesos de adquisiciones. Los procesos de adquisiciones de gobiernos locales serán financiados en su totalidad con fondos de contrapartida locales y estarán supeditados a las leyes y normas locales en materia de adquisiciones.
- 3.7 **Desembolsos.** El Gobierno de las Bahamas prefiere los reembolsos como método de desembolso, pero podría considerar adelantos de fondos y pagos directos según sea necesario durante la ejecución del proyecto. La frecuencia de estos desembolsos dependerá de la programación financiera del programa, que será actualizada periódicamente por el organismo ejecutor. El Banco podría autorizar otro adelanto de fondos después que se haya justificado 80% de todos los fondos desembolsados en forma de adelantos. Las solicitudes de desembolso serán sometidas a una revisión ex post.
- 3.8 **Financiamiento retroactivo.** El Banco podría financiar retroactivamente, en el marco del préstamo, gastos elegibles del Componente 1 realizados por el prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo, por un monto máximo de US\$7.000.000 (20% del importe propuesto del préstamo), siempre que todos los requisitos sean sustancialmente similares a los establecidos en el acuerdo de préstamo. Esos gastos deberán haberse realizado el 10 de junio de 2016 (fecha de aprobación del perfil del proyecto) o con posterioridad y no podrán incluirse en ningún caso gastos realizados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.
- 3.9 **Auditorías.** El prestatario, por conducto del organismo ejecutor, seleccionará y contratará una firma de auditores independiente de conformidad con las políticas del Banco para la totalidad del período de ejecución del proyecto, incluida toda prórroga del período de desembolso. Se deberán presentar al Banco estados financieros anuales auditados del proyecto dentro de los 120 días siguientes al cierre de cada ejercicio fiscal de la unidad ejecutora del proyecto, además de los estados financieros finales auditados, que deben presentarse al Banco dentro de los 120 días siguientes al cierre (la fecha del último desembolso) del proyecto. El gobierno tiene también la opción de usar los servicios de la Auditoría General (OAG).
- B. Resumen de los mecanismos de seguimiento de los resultados**
- 3.10 Los mecanismos de seguimiento y evaluación del programa consisten en visitas de inspección, viajes oficiales de gestión, informes de avance semestrales, auditorías anuales externas que incluyen consideraciones técnicas, ambientales y financieras de la unidad ejecutora del proyecto, una evaluación intermedia de los resultados y un informe final de evaluación de los resultados ([enlace electrónico requerido 3](#)).

- 3.11 **Seguimiento.** El equipo de proyecto y la representación del Banco en las Bahamas harán un seguimiento integral del programa. El equipo de proyecto realizará visitas de inspección cada seis meses durante el período de ejecución de la operación. Además, el equipo realizará viajes oficiales anuales de gestión para evaluar el avance. Por su parte, la unidad ejecutora del proyecto presentará al Banco informes semestrales sobre el avance de la ejecución del programa dentro de los 60 días siguientes al final de cada semestre calendario, tal como se indica en el plan de seguimiento y evaluación. Estos informes, en los cuales deberán señalarse las medidas tomadas para cumplir las políticas del Banco en materia de medio ambiente y salvaguardias, deberán contener como mínimo lo siguiente: (i) un resumen ejecutivo, con un análisis de la ejecución física y financiera del programa; (ii) un informe de seguimiento; (iii) un plan de ejecución del proyecto y un plan operativo anual actualizados; (iv) una matriz de riesgos actualizada; y (v) un plan de adquisiciones actualizado.
- 3.12 El seguimiento incluirá una cláusula de ejecución contractual de acuerdo con la cual el organismo ejecutor deberá presentar al Banco un plan operativo anual actualizado a más tardar 45 días antes del fin de cada año de ejecución del programa. Los planes operativos anuales contendrán, como mínimo, información relativa a las actividades y los proyectos que se financiarán durante el año calendario siguiente.
- 3.13 **Evaluación.** El organismo ejecutor compilará, guardará y preservará toda la información, los indicadores y los parámetros, incluidos los informes semestrales, los planes operativos anuales, los planes de adquisiciones y las revisiones intermedias y finales, a fin de (i) respaldar al Banco en la preparación del informe de terminación de proyecto; y (ii) apoyar a la Oficina de Evaluación y Supervisión (OVE) del Banco en la evaluación del impacto de esta operación. La metodología de evaluación que se usará consistirá en medir los indicadores de resultados del programa antes (valor de referencia) y después de que el organismo ejecutor reciba las obras terminadas y comparar las mediciones para confirmar que se han alcanzado las metas previstas. Con el producto del préstamo se contratarán evaluadores independientes para que hagan (a) una evaluación intermedia, que se presentará al Banco hasta 60 días después de que se haya desembolsado 40% de los recursos del préstamo; y (b) una evaluación final del programa, después que se haya desembolsado 90% de los recursos del préstamo, que incluirá mediciones del desempeño de la operación y una evaluación ex post. En esta evaluación se deberán usar como valores de referencia las cifras de la base de datos sobre pasajeros de líneas aéreas del Ministerio de Transporte y Aviación al comienzo de la operación, así como el análisis técnico ex ante del cumplimiento de las normas de la OACI y de adaptación al cambio climático. Esta evaluación externa será posterior a la ejecución y aceptación final de las obras en los aeropuertos seleccionados.

### **C. Otros**

- 3.14 **Adicionalidad de género.** La participación de las mujeres en la mano de obra en las Bahamas es una de las más elevadas de América Latina y el Caribe (69,1% en

comparación con 52% en 2014)<sup>46</sup>. Sin embargo, la representación de las mujeres en el sector de la infraestructura sigue siendo insuficiente<sup>47</sup>. En vista de ello, en el componente de cooperación técnica (operación [RG-T2618](#))<sup>48</sup> se realizará un estudio de la cadena de valor del subsector del transporte aéreo desde una perspectiva de género a fin de detectar y analizar las brechas de género. Sobre la base de esta información, se incorporarán en el proyecto actividades orientadas a promover la igualdad de género en el subsector.

---

<sup>46</sup> Fuentes: ONU-Mujeres, *The Bahamas: Overview of country gender equality status*; Organización Internacional del Trabajo (OIT, 2016), *Las Mujeres en el Trabajo: Tendencias 2016*, Ginebra.

<sup>47</sup> Según los datos de ONU-Mujeres, en las Bahamas las mujeres representaban 9% del sector de la construcción y 39% de los sectores del transporte, el almacenamiento y las comunicaciones en 2011.

<sup>48</sup> El Banco está contratando una firma consultora para realizar este estudio, el cual, de recibir la no objeción del gobierno, abarcaría las Bahamas y otros 10 países.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo			
Resumen			
<b>I. Alineación estratégica</b>			
<b>1. Objetivos de la estrategia de desarrollo del BID</b>	Alineado		
Retos Regionales y Temas Transversales	-Integración Económica -Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental		
Indicadores de contexto regional			
Indicadores de desarrollo de países			
<b>2. Objetivos de desarrollo de la estrategia de país</b>	No Alineado		
Matriz de resultados de la estrategia de país			
Matriz de resultados del programa de país	La intervención no está incluida en el Programa de Operaciones de 2016.		
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)	El programa está alineado con el Gobierno de Bahamas y sigue la Estrategia para la Optimización de los Aeropuertos de la Familia de Islas, y los lineamientos del Ministerio de Transporte y Aviación y del Departamento de Aviación Civil. El Gobierno ha conducido la evaluación técnica de los aeropuertos de la Familia de Islas, así como recomendaciones, y estrategias y políticas de inversión que definirán las condiciones de los aeropuertos en los años por venir.		
<b>III. Resultados de desarrollo - Evaluabilidad</b>	<b>Evaluable</b>	<b>Ponderación</b>	<b>Puntuación máxima</b>
	8.6		10
<b>3. Evaluación basada en pruebas y solución</b>	9.6	33.33%	10
3.1 Diagnóstico del Programa	3.0		
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas	3.6		
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados	3.0		
<b>4. Análisis económico ex ante</b>	10.0	33.33%	10
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, Análisis Costo-Efectividad o Análisis Económico General	4.0		
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados	1.5		
4.3 Costos Identificados y Cuantificados	1.5		
4.4 Supuestos Razonables	1.5		
4.5 Análisis de Sensibilidad	1.5		
<b>5. Evaluación y seguimiento</b>	6.1	33.33%	10
5.1 Mecanismos de Monitoreo	2.5		
5.2 Plan de Evaluación	3.6		
<b>III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación</b>			
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad			Medio
Se han calificado todos los riesgos por magnitud y probabilidad			Sí
Se han identificado medidas adecuadas de mitigación para los riesgos principales			Sí
Las medidas de mitigación tienen indicadores para el seguimiento de su implementación			Sí
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales			B
<b>IV. Función del BID - Adicionalidad</b>			
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales			
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)			
No-Fiduciarios			
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:			
Igualdad de género	Sí	La participación laboral femenina en las Bahamas es una de las más altas de América Latina y el Caribe (69.1% vs. 52% en 2014). Sin embargo, las mujeres siguen estando poco representadas en el sector de infraestructura. La Cooperación Técnica (RG-T2618) llevará a cabo un estudio de la cadena de valor del sub-sector de transporte aéreo para identificar y analizar las brechas de género. Basándose en esta información, el proyecto incorporará actividades para promover la igualdad de género en el sector.	
Trabajo			
Medio ambiente			
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto			
La evaluación de impacto ex post del proyecto arrojará pruebas empíricas para cerrar las brechas de conocimiento en el sector, que fueron identificadas en el documento de proyecto o el plan de evaluación.			

Nota: (\*) Indica contribución al Indicador de Desarrollo de Países correspondiente.

La lejanía y baja densidad poblacional de las Islas Bahamas suponen desafíos significativos a la conectividad. Los residentes y turistas dependen principalmente de rutas aéreas para la movilidad internacional y entre islas. Bajo las condiciones actuales, los aeropuertos de la Familia de Islas (FI) no cumplen con estándares de seguridad, no están preparados para responder a eventos climatológicos, y trabajan cerca a o sobre capacidad, imponiendo riesgos sobre el flujo futuro de pasajeros. La operación BH-L1041 busca resolver esta situación a través de la mejora de la conectividad del transporte aéreo y el flujo de personas hacia la FI, lo que resultará en ahorros de tiempo de viaje. Este objetivo se alcanzará mediante mejoras y adaptación al cambio climático de la infraestructura, a través de la renovación, rehabilitación y mantenimiento de aeropuertos seleccionados para cumplir con los estándares internacionales de aviación tomando en cuenta consideraciones de cambio climático. La operación también financiará actividades para el desarrollo de capacidades en el Ministerio de Obras y en el Ministerio de Transporte y Aviación, para dirigir las inversiones. Los aeropuertos considerados son Marsh Harbour, Treasury Cay, Exuma y North Eleuthera, localizados en tres de las islas.

La lógica vertical ha sido correctamente identificada, cuantificando y exponiendo los principales factores causales de los problemas general y específicos. La matriz de resultados, reflejo del diagnóstico y de la intervención propuesta, está correctamente definida. En el componente de obras se han incluido hitos para cada producto que representa un aeropuerto renovado y operando en cumplimiento con los estándares de la Organización Internacional de Aviación Civil, incluyendo diseños de adaptación al cambio climático.

El análisis económico presenta resultados individuales de la evaluación económica para cada aeropuerto (considerando Marsh Harbour y Treasury Cay como un solo aeropuerto dada su proximidad y ubicación en la misma isla). Aplicando una tasa de descuento de 12% el análisis muestra un valor presente neto positivo para todos los aeropuertos excepto para North Eleuthera. El análisis de sensibilidad considera escenarios de reducción del tráfico aéreo y de incrementos de costos de inversión, mostrando retornos amplios o de frontera cuando se combinan ambos escenarios negativos. El aeropuerto de North Eleuthera es la excepción; sin embargo los problemas de seguridad y la actual falta de cumplimiento de estándares podrían conducir a la suspensión de rutas internacionales, y cuando el escenario sin proyecto considera dicha suspensión, el retorno para este aeropuerto es mayor a la tasa social de descuento.

El plan de monitoreo y evaluación es adecuado y consistente con la intervención, e identifica correctamente las etapas, responsabilidades, presupuestos y tiempos. La evaluación ex post de los resultados propone una evaluación antes y después que validará los beneficios sobre conectividad entendidos en términos de ahorro en tiempos de viaje relacionados a la rehabilitación de los aeropuertos.

El riesgo valorado de la operación es medio. Los riesgos identificados como medios son: (i) monitoreo limitado de la inversión; (ii) falta de coordinación de los principales actores; (iii) nivel de compromiso del ejecutor o del prestatario reducido; (iv) demoras en adquisiciones e imposibilidad de realizarlas; y (v) demoras o inconsistencias en el flujo de fondos. Todos los riesgos medios presentan medidas de mitigación.

## MARCO DE RESULTADOS

<b>Objetivo del proyecto</b>	El objetivo principal del programa es contribuir, a escala regional y mundial, a la integración sostenible de las Bahamas mediante mejoras de la seguridad y la infraestructura de transporte aéreo en los aeropuertos de las islas Family. En concreto, el programa tiene como finalidad mejorar la conectividad del transporte aéreo y el flujo de personas a las islas Family. Esta conectividad se logrará por medio de mejoras de la infraestructura y de la resiliencia al cambio climático, con la modernización, la rehabilitación y el mantenimiento de aeropuertos para que se ciñan a las normas de la aviación internacional, teniendo en cuenta consideraciones relativas al cambio climático.
------------------------------	---

<b>Resultados previstos</b>	Se prevé que la operación ahorrará tiempo de viaje.
-----------------------------	---

Indicador de resultado	Valor de referencia (2015)	Objetivo (2020)	Medio de verificación
Número de pasajeros que pasan por los aeropuertos de Marsh Harbour, Exuma, North Eleuthera y Treasure Cay	636.000	767.000	Ministerio de Transporte y Aviación sobre la base de los datos proporcionados por el operador
Número de pasajeros en vuelos comerciales internacionales que pasan por los aeropuertos de Marsh Harbour, Exuma, North Eleuthera y Treasure Cay	252.000	342.000	Ministerio de Transporte y Aviación sobre la base de los datos proporcionados por el operador

Indicador de producto	Referencia	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Meta	Observaciones
<b>Componente 1: Obras civiles</b>								
<b>Aeropuerto de North Eleuthera</b> mejorado y en funcionamiento de conformidad con las normas de la OACI, incluidos diseños con adaptaciones al cambio climático	0	0	0	0	0	1	1	Informe de avance semestral
<i>Metros cuadrados de terminal nueva para pasajeros creados</i>	0	0	500	500	500	462	1962	
<i>Metros cuadrados de pista, plataforma de estacionamiento y calles de rodaje rehabilitados o construidos</i>	0	0	27.510	27.510	0	0	55.020	
<i>Número de estaciones de bomberos y edificios de servicio nuevos en el aeropuerto</i>	0	0	0	1	0	0	1	
<i>Número de equipos de extinción de incendios</i>	0	1	0	0	0	0	1	
<b>Aeropuerto de Exuma</b> mejorado y en funcionamiento de conformidad con las normas de la OACI, incluidos diseños con adaptaciones al cambio climático	0	0	0	0	0	1	1	Informe de avance semestral
<i>Metros cuadrados de terminal nueva para pasajeros creados</i>	0	0	500	500	500	462	1962	
<i>Metros cuadrados de pista, plataforma de estacionamiento y calles de rodaje rehabilitados, incluidas luces y balizas para la señalización de obstáculos</i>	0	0	48.015	48.015	0	0	96.030	
<i>Número de estaciones de bomberos y edificios de servicio nuevos en el aeropuerto</i>	0	0	1	0	0	0	0	
<i>Número de equipos de extinción de incendios</i>	0	1	0	0	0	0	1	
<b>Aeropuerto de Marsh Harbour</b> mejorado y en funcionamiento de conformidad con las normas de la OACI, incluidos diseños con adaptaciones al cambio climático	0	0	0	0	0	1	1	Informe de avance semestral
<i>Metros cuadrados de terminal nueva para pasajeros reparados o reacondicionados</i>	0	0	0	250	0	0	250	
<i>Metros cuadrados de pista, plataforma de estacionamiento y calles de rodaje rehabilitados, incluidas luces y balizas para la señalización de obstáculos</i>	0	0	27.885	27.885	0	0	55.770	
<i>Número de estaciones de bomberos y edificios de servicio nuevos en el aeropuerto</i>	0	0	0	0	0	0	0	
<i>Número de equipos de extinción de incendios</i>	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Aeropuerto de Treasure Cay</b> mejorado y en funcionamiento de conformidad con las normas de la OACI, incluidos diseños con adaptaciones al cambio climático	0	0	0	0	0	1	1	Informe de avance semestral
<i>Metros cuadrados de terminal nueva para pasajeros reparados o reacondicionados</i>	0	0	0	420	0	0	420	

Indicador de producto	Referencia	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Meta	Observaciones
<i>Metros cuadrados de pista, plataforma de estacionamiento y calles de rodaje rehabilitados, incluidas las luces y balizas para la señalización de obstáculos</i>	0	0	32.010	32.010	0	0	64.020	
<i>Número de estaciones de bomberos y edificios de servicio nuevos en el aeropuerto</i>	0	0	0	0	0	0	0	
<i>Número de equipos de extinción de incendios</i>	0	1	0	0	0	0	1	
<b>Componente 2: Apoyo para la ejecución y fortalecimiento institucional</b>								
Número de cursos de capacitación para personal del Gobierno de las Bahamas	0	3	3	0	0	0	6	Informe de avance semestral
Número de contratos de gestión redactados	0	0	0	0	0	4	4	Informe de avance semestral
Unidad de ejecución del programa creada y en funcionamiento	0	1	0	0	0	0	1	Informe de avance semestral
Auditorías realizadas para evaluar el cumplimiento de las normas y prácticas recomendadas de la OACI en cada aeropuerto	0	0	0	0	0	4	4	Informe de avance semestral

## ACUERDOS FIDUCIARIOS

<b>País:</b>	Commonwealth de las Bahamas
<b>Número de proyecto:</b>	BH-L1041
<b>Título:</b>	Programa de Infraestructura Aeroportuaria
<b>Organismo ejecutor:</b>	Ministerio de Transporte y Aviación
<b>Preparado por:</b>	Mario Castaneda (FMP/CBH) y René Herrera (FMP/CJA)

### I. RESUMEN EJECUTIVO

- 1.1 El organismo ejecutor será el Ministerio de Transporte y Aviación.
- 1.2 Se aplicó la metodología del Banco para evaluar los riesgos del proyecto y determinar las medidas de mitigación correspondientes. Asimismo, se usó el sistema de evaluación de la capacidad institucional a fin de evaluar la capacidad del Ministerio de Transporte y Aviación y el Ministerio de Obras y Desarrollo Urbano para cumplir las responsabilidades fiduciarias del proyecto. En ambas evaluaciones se observó que el riesgo fiduciario era mediano en promedio.
- 1.3 Con respecto a la ejecución del programa, se ha acordado establecer una unidad ejecutora del proyecto en el Ministerio de Transporte y Aviación, debidamente dotada de personal fiduciario especializado. Esta unidad mantendrá una estrecha coordinación con el Ministerio de Obras y Desarrollo Urbano para la dirección técnica del Componente 1, que representa 96% de las inversiones. La justificación para establecer la unidad ejecutora del proyecto en el Ministerio de Transporte y Aviación se relaciona con las responsabilidades fiduciarias, de coordinación y de presentación de informes que asumirá el Ministerio de Transporte y Aviación, ya que las obras aeroportuarias se encuadran en su ámbito directo de influencia en el gobierno. Con el acuerdo de ejecución entre ambos ministerios y la aprobación de un manual de operaciones del programa habrá claridad en las funciones, las responsabilidades y los procedimientos aplicables a la ejecución del programa. En materia de adquisiciones y contrataciones, se aplicarán las políticas y los procedimientos del BID.

### II. CONTEXTO FIDUCIARIO DE LOS ORGANISMOS EJECUTORES

- 2.1 La Constitución de las Bahamas, basada en el modelo de Westminster, data de 1973. La conducción general del gobierno está a cargo del Gabinete, que constituye la rama ejecutiva. La Constitución autoriza a la Asamblea Nacional a legislar mediante la aprobación de proyectos de ley, incluido el presupuesto público. Además de desempeñar sus funciones constitucionales, la Asamblea Nacional ha establecido una Comisión de Cuentas Públicas para supervisar los asuntos financieros del gobierno. La Constitución instituye también la figura de un auditor general que es independiente tanto del gobierno como de la Asamblea Nacional.

- 2.2 La gestión de las finanzas públicas se define en la Ley de administración financiera y auditoría (2010 y enmienda de 2013). En esta ley se enuncian en líneas generales las funciones de los funcionarios financieros, la administración del presupuesto, el control de los gastos, las cuentas bancarias, las cuentas y las auditorías, así como el control externo a cargo del Auditor General. El ejercicio fiscal es interanual y va del 1 de julio al 30 de junio.
- 2.3 En 2010, el Ministerio de Hacienda inició una reforma del sistema nacional de adquisiciones y contrataciones públicas que aún no ha concluido, de tal modo que todavía no se recomienda el uso de los sistemas de adquisiciones y contrataciones públicas del país para este programa. El Ministerio de Hacienda mantiene una estrecha supervisión de la ejecución del proyecto, encauzando todas las solicitudes de desembolso al BID, y sigue participando en particular en asuntos importantes relacionados con la ejecución del proyecto. En la enmienda de 2013 se dispone el establecimiento de una unidad central de adquisiciones y contrataciones, así como de un sistema electrónico de adquisiciones y contrataciones para que las licitaciones y el seguimiento de las licitaciones públicas puedan realizarse en línea. Esta unidad y el sistema en línea todavía no están en pleno funcionamiento.

### **III. EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS FIDUCIARIOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN**

- 3.1 El riesgo resultante de la aplicación de la matriz de gestión de riesgos al componente fiduciario tras las medidas de mitigación se considera mediano. Asimismo, la evaluación de la capacidad institucional llevó a una calificación de mediano nivel. En el análisis se tuvieron en cuenta también las calificaciones del programa de gasto público y rendición de cuentas financieras (PEFA) para el ciclo presupuestario (las calificaciones correspondientes a la contabilidad y las auditorías externas fueron particularmente bajas). Por lo tanto, para que el programa pueda ejecutarse eficazmente será necesario contratar personal especializado apropiado para la unidad ejecutora del proyecto.
- 3.2 Se recomienda que el Ministerio de Transporte y Aviación preste especial atención a la participación de algunos integrantes clave de la unidad ejecutora en el diseño del programa para fortalecer su capacidad institucional. Habrá que seleccionar y nombrar especialistas apropiados en gestión financiera y en adquisiciones y contrataciones para asegurar una rendición de cuentas y controles fiduciarios adecuados durante la ejecución del programa.

**Cuadro 1. Riesgos fiduciarios y medidas de mitigación recomendadas**

Riesgos y puntos débiles	Medida recomendada	Plazo para el cumplimiento
<p>Demoras en las adquisiciones como consecuencia de la limitada experiencia con la aplicación de políticas y procedimientos del BID en materia de adquisiciones y de coordinación entre los dos ministerios. Se determinó como mediano.</p>	<p><b>1. Selección de un especialista en adquisiciones y contrataciones</b> para la unidad ejecutora del proyecto. El Banco ofrecerá un plan de capacitación gradual para el personal de adquisiciones y contrataciones de la unidad ejecutora del proyecto y explicará los métodos aceptables para las licitaciones. Este especialista consolidará el plan general de adquisiciones y contrataciones. <b>La supervisión de las adquisiciones y contrataciones se hará ex ante.</b></p>	<p>Fecha de comienzo del programa</p>
<p>Demoras en la presentación de informes financieros como consecuencia de la limitada experiencia con la aplicación de políticas y procedimientos del BID en materia de gestión financiera. Se determinó como mediano.</p> <p>Las demoras en la presentación de informes se relacionan con las ineficiencias observadas en programas de otras dependencias del gobierno en cuanto al proceso de documentación de los sistemas centralizados de contabilidad y tesorería, lo que dificulta la recopilación de la información necesaria para efectuar pagos, revisar la documentación y preparar solicitudes de desembolso.</p>	<p><b>2. Selección de un especialista en gestión financiera</b> para la unidad ejecutora del proyecto. El Banco ofrecerá capacitación gradual en gestión financiera para el personal de la unidad ejecutora del proyecto. La capacitación incluirá también planificación financiera. Este especialista consolidará toda la información financiera y los informes del programa.</p>	<p>Fecha de comienzo del programa</p>

Riesgos y puntos débiles	Medida recomendada	Plazo para el cumplimiento
<p>Asimismo, el Ministerio de Hacienda ha indicado que <b>prefiere los reembolsos de gastos como método para tener acceso a recursos del préstamo</b>, lo cual ya se usa en la cartera actual. Este método podría producir ineficiencias que limiten la capacidad para una planificación financiera exacta debido al tiempo que lleva la tramitación en tesorería. Estas ineficiencias estructurales también han ocasionado la presentación tardía de estados financieros auditados en otros programas, ya que no es fácil conseguir la información para las pruebas, incluso en los casos en que la auditoría ha sido efectuada por la Auditoría General (OAG).</p>	<p>3. <b>Se mantendrá la opción de usar adelantos de fondos para el desembolso de recursos del préstamo, manteniendo también el requisito de justificación de 80% como mínimo para la tramitación de nuevos adelantos de fondos para el programa.</b> Sin embargo, si es necesario durante el período de ejecución, procuraremos ser flexibles de conformidad con las directrices para la gestión financiera a fin de reducir a un mínimo más manejable el porcentaje estándar (80%) de justificación de los fondos que se requiere para nuevos adelantos.</p> <p>4. El Gobierno de las Bahamas tiene la opción de que la <b>Auditoría General audite el programa. Se deberán presentar al Banco estados financieros auditados dentro de los 120 días siguientes al cierre de cada ejercicio fiscal. Si no se opta por recurrir a los servicios de la Auditoría General</b>, deberá usarse una firma de auditores independiente.</p>	<p>Durante la ejecución</p>
<p><b>Riesgo de falta de coordinación.</b> La coordinación entre el Ministerio de Transporte y Aviación y el Ministerio de Obras y Desarrollo Urbano será crucial para la ejecución del Componente 1.</p>	<p>5. En el <b>manual de operaciones del programa</b> se establecerán con claridad las funciones y responsabilidades de ambos ministerios, así como el grado previsto de coordinación para la ejecución del programa. En dicho manual se deben explicar con suficientes detalles los procedimientos de la organización para la ejecución del programa.</p>	<p>Se requerirá en el contrato de préstamo</p>

#### IV. ASPECTOS A CONSIDERAR EN LAS CONDICIONES CONTRACTUALES ESPECIALES

4.1 En vista de la evaluación del riesgo fiduciario y las medidas de mitigación, se recomiendan los siguientes acuerdos fiduciarios:

- (a) **Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso:** El organismo ejecutor deberá presentar comprobantes de que (i) se ha creado una unidad ejecutora del proyecto y se ha seleccionado un coordinador del programa, así como especialistas en adquisiciones y contrataciones, finanzas, seguimiento y evaluación, con términos de referencia satisfactorios para el Banco, y (ii) se ha aprobado el manual de operaciones del programa en los términos

acordados previamente con el Banco, incluidos los acuerdos de gestión fiduciaria y el plan de ejecución.

## V. ACUERDOS FIDUCIARIOS PARA ADQUISICIONES Y CONTRATACIONES

- 5.1 Las adquisiciones y contrataciones para el programa propuesto se efectuarán de conformidad con las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2349-9) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento GN-2350-9), así como las disposiciones del contrato de préstamo y los presentes acuerdos fiduciarios para adquisiciones y contrataciones.
- a. **Adquisición de obras, bienes y servicios que no sean de consultoría.** Los contratos relativos a obras, bienes y servicios que no sean de consultoría<sup>1</sup> generados en el marco del programa y que deban abrirse a licitación pública internacional se ejecutarán usando los documentos estándar de licitación emitidos por el Banco. Los procesos que deban abrirse a licitación pública nacional se ejecutarán usando documentos de licitación basados en los documentos estándar antedichos y que sean satisfactorios para el Banco. La revisión de las especificaciones técnicas durante la preparación del proceso de selección incumbirá al especialista sectorial del programa.
  - b. **Selección y contratación de consultores.** Los contratos de servicios de consultoría que se generen en el marco de este programa se adjudicarán mediante un proceso de selección y contratación en el cual se utilizarán las solicitudes de propuestas estándar emitidas por el Banco para los anuncios a nivel internacional y un documento que sea satisfactorio para el Banco para los anuncios a nivel local. La revisión de los términos de referencia para la selección de servicios de consultoría incumbe al especialista sectorial del programa.  
  
**Selección de consultores individuales.** Para la contratación de consultores individuales se seguirán los procedimientos de la Sección 5 de las políticas enunciadas en el documento GN-2350-9. Las oportunidades para contratos de consultoría podrán anunciarse a nivel internacional o local a fin de atraer a personas competentes.
  - c. **Capacitación.** Se proporcionará capacitación al personal del Ministerio de Transporte y Aviación, la unidad ejecutora del proyecto y el Ministerio de Obras y Desarrollo Urbano que esté a cargo de la gestión financiera y las adquisiciones y contrataciones antes del comienzo de las actividades, de conformidad con el plan operativo anual.
  - d. **Gastos recurrentes.** El programa incluye la cobertura de los gastos recurrentes necesarios para su puesta en marcha y mantenimiento durante el

---

<sup>1</sup> Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (documento [GN-2349-9](#)), párrafo 1.1: Los servicios diferentes de los servicios de consultoría siguen un proceso similar al de la adquisición de bienes. El tipo de cambio considerado fue 1 dólar estadounidense = 1 dólar de las Bahamas.

período de ejecución; dichos gastos se sufragarán con recursos del programa en el marco del presupuesto anual aprobado por el Banco y de los parámetros financieros de las Bahamas. Entre los gastos de ese tipo cabe señalar la contratación de consultores para asistir a la unidad ejecutora del proyecto con la gestión y la supervisión del programa, el seguimiento y evaluación, y los gastos imprevistos indicados en la estructura de costos. Estos consultores son necesarios para que la unidad ejecutora del proyecto cuente con una dotación de personal apropiada para llevar a cabo las actividades del programa y su contratación es compatible con los parámetros financieros del país.

- e. **Financiamiento retroactivo.** El Banco podría financiar retroactivamente, en el marco del préstamo, gastos elegibles realizados por el prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo, por un monto máximo de US\$7.000.000 (20% del importe propuesto del préstamo), siempre que todos los requisitos sean sustancialmente similares a los establecidos en el acuerdo de préstamo. Esos gastos deberán haberse realizado el 10 de junio de 2016<sup>2</sup> o con posterioridad y no podrán incluirse en ningún caso gastos realizados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.

**Cuadro 2. Umbrales (en US\$)**

Umbral para las licitaciones públicas internacionales*		Gama para las licitaciones públicas nacionales** (obras complejas y bienes no comunes)		Servicios de consultoría
Obras	Bienes	Obras	Bienes	Lista corta internacional
≥3.000.000	≥150.000	150.000 – 3.000.000	50.000 -15.000	≥200.000

\* Para la adquisición de obras sencillas y bienes comunes cuyo monto sea inferior al umbral para las licitaciones públicas internacionales se puede hacer una comparación de precios.

\*\* Para la adquisición de obras complejas y bienes no comunes cuyo monto sea inferior a la gama para las licitaciones públicas nacionales se debe hacer una comparación de precios.

Nota: Los umbrales establecidos para la revisión ex post se basan en la capacidad fiduciaria del organismo ejecutor y pueden ser modificados por el Banco si la capacidad varía.

- 5.2 Para consultar el plan de adquisiciones completo, haga clic [aquí](#).

## VI. SUPERVISIÓN DE LAS ADQUISICIONES Y CONTRATACIONES

- 6.1 El método de supervisión de las adquisiciones y contrataciones se establecerá ex ante hasta que el especialista en ese ámbito haya adquirido experiencia observando y aplicando las políticas y los procedimientos del Banco y usando los documentos de licitación estándar. El especialista en adquisiciones y contrataciones podría recomendar la modalidad ex post al jefe de equipo según los resultados de las visitas de supervisión si se presentan comprobantes apropiados de la capacidad para utilizar dicha modalidad de supervisión. Se harán visitas de supervisión cada 12 meses y de acuerdo con lo indicado en el plan de supervisión del programa.

<sup>2</sup> Fecha de aprobación del perfil del proyecto.

Cuando se recomiende la revisión ex post, las visitas se llevarán a cabo junto con las visitas de supervisión.

## VII. ESTIPULACIONES ESPECIALES

- 7.1 Se indican en la Sección IV.

## VIII. GESTIÓN FINANCIERA

- 8.1 **Programación y presupuesto.** Durante la convocatoria presupuestaria, el Departamento de Presupuesto del Ministerio de Hacienda envía una circular con los formularios que deben llenarse. Los ministerios llenan los formularios con toda la información requerida y los envían al Departamento de Presupuesto. A continuación, el Departamento de Presupuesto introduce en el sistema toda la información recibida de los distintos ministerios y departamentos para completar la convocatoria presupuestaria. Una vez que se aprueba el presupuesto y el Ministerio de Hacienda emite la autorización para el gasto de tales recursos, el departamento a cargo de tecnología de la información crea una interfaz para cargar la información en el sistema del Tesoro.
- 8.2 El prestatario se ha comprometido a asignar, para cada ejercicio fiscal de ejecución del programa, suficiente espacio fiscal a ambos ministerios para que el programa pueda ejecutarse sin trabas, de acuerdo con lo dispuesto en instrumentos operativos normales tales como el plan operativo anual, el plan de adquisiciones y el plan financiero.
- 8.3 **Sistemas de contabilidad e información.** Como el sistema de contabilidad del gobierno no proporciona información suficientemente detallada sobre la ejecución financiera del programa, será necesario llevar registros auxiliares en la unidad ejecutora del proyecto, a cargo de un especialista en finanzas, a fin de cumplir plenamente los requisitos del BID relativos a controles internos y documentación.
- 8.4 **Desembolsos y flujos de fondos.** El Ministerio de Hacienda ha decidido usar el reembolso de gastos como método preferido para el desembolso de recursos del préstamo.
- 8.5 Se mantendrá la opción de usar adelantos de fondos sobre la base de un plan financiero. Con este fin, el Departamento del Tesoro está de acuerdo en abrir una cuenta especial en el Banco Central de las Bahamas, denominada en dólares estadounidenses, por si el Ministerio de Hacienda vuelve a usar adelantos de fondos. Esta cuenta se usará exclusivamente para gastos del programa. Los adelantos se pedirán y se depositarán en esta cuenta sobre la base de un plan financiero.
- 8.6 La unidad ejecutora del proyecto se compromete a mantener un control estricto de la utilización de los recursos del préstamo para que sea fácil verificar y conciliar los saldos entre los registros del organismo ejecutor y los del BID (informe abreviado WLMS1). Se considerarán otros métodos de desembolso, como pagos directos, según el caso.

- 8.7 El programa proporcionará una justificación adecuada del saldo de los adelantos de fondos cada vez que se gaste por lo menos 80% de dicho saldo. Si es necesario, podrá considerarse un porcentaje más bajo siguiendo los criterios establecidos en las directrices revisadas para la gestión financiera. Cuando se usen adelantos, normalmente abarcarán un período no mayor de 180 días y no menor de 90 días.
- 8.8 Los comprobantes para la justificación de adelantos y reembolsos de pagos efectuados se mantendrán en la oficina de la unidad ejecutora del proyecto. Solo en el caso de pagos directos deberán enviarse copias de los comprobantes al Banco para su tramitación. **El Banco podrá hacer una revisión ex post de los comprobantes para desembolsos.** Estas revisiones no implican una aprobación general, basada en las muestras examinadas, de la totalidad de los gastos.
- 8.9 Para solicitar desembolsos del Banco, los organismos ejecutores deberán presentar los formularios y comprobantes que se indican a continuación.

**Cuadro 3. Tipos de desembolsos**

<b>Tipo de desembolso</b>	<b>Formularios obligatorios</b>	<b>Formularios opcionales e información que el BID puede solicitar</b>
Adelanto	Solicitud de desembolso, plan financiero	Lista de compromisos, informes de avance físico y financiero
Reembolso de pagos efectuados	Solicitud de desembolso, estado de ejecución del programa, estado de gastos	Lista de compromisos, informes de avance físico y financiero
Pago directo a proveedor	Solicitud de desembolso; los comprobantes aceptables podrían ser facturas y la aceptación de la terminación de obras o la entrega de bienes y servicios a satisfacción del Gobierno de las Bahamas.	Lista de compromisos, informes de avance físico y financiero, comprobantes de que los bienes o servicios han sido recibidos de manera satisfactoria

- 8.10 **Controles internos y auditorías.** Se considera que la capacidad para mantener controles internos es satisfactoria. En la medida de lo posible, la unidad de auditorías internas supervisará el programa.
- 8.11 **Controles e informes externos.** El gobierno tiene la opción de usar los servicios de la Auditoría General para el control externo del programa. Una firma privada de auditores elegible se encargará de las auditorías externas si no se pudieran usar los servicios de la Auditoría General.
- 8.12 **Plan de supervisión financiera.** Se harán visitas de inspección financiera, contable e institucional por lo menos una vez al año, en las cuales se abordará lo siguiente: (i) revisión de las conciliaciones de cuenta y los comprobantes de adelantos y justificaciones; (ii) cumplimiento de los procedimientos financieros y en materia de adquisiciones y contrataciones; (iii) revisión del cumplimiento de los criterios para el financiamiento; (iv) revisiones ex post de los desembolsos; y (v) seguimiento de un plan de trabajo de auditoría y de las recomendaciones de las auditorías. La supervisión financiera se basará en la evaluación inicial de riesgos y en las evaluaciones subsiguientes que se hagan para el programa. En la medida de lo posible, el especialista fiduciario participará en los viajes oficiales de administración y en otras actividades de supervisión del proyecto.