



INFORME DE TERMINACIÓN DE PROYECTO

PCR

Nombre del Proyecto	Programa Nacional de Caminos Rurales 2da. Etapa – 1era. Fase.
País	Paraguay
Sector / Subsector	Transporte – Vial
Número de Proyecto	PR0104
Número de Préstamo	1230/OC-PR;1230/OC-PR-1;1230/OC-PR-1-CPS;1230/OC-PR-2;1230/OC-PR-2-CPS
Fecha de QRR	23 de mayo, 2011
Fecha de Aprobación Final del PCR	20 de junio, 2011

PCR Responsable	Juan Manuel Leano CPR/TSP
------------------------	---------------------------

ÍNDICE

I. INFORMACIÓN BÁSICA.....	1
II. EL PROYECTO.....	2
A. CONTEXTO DEL PROYECTO.....	2
B. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	3
i. Objetivo(s) del Desarrollo	3
ii. Componentes.....	3
C. REVISIÓN DE LA CALIDAD DEL DISEÑO	3
III. RESULTADOS.....	9
A. EFECTOS DIRECTOS	9
B. EXTERNALIDADES	10
C. PRODUCTOS	11
D. COSTOS DEL PROYECTO.....	18
IV. IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO	18
A. ANÁLISIS DE LOS FACTORES CRÍTICOS	18
B. DESEMPEÑO DEL PRESTATARIO/AGENCIA EJECUTORA.....	20
C. DESEMPEÑO DEL BANCO	20
V. SOSTENIBILIDAD	21
A. ANÁLISIS DE FACTORES CRÍTICOS	21
B. RIESGOS POTENCIALES	21
C. CAPACIDAD INSTITUCIONAL.....	21
VI. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO.....	22
A. INFORMACIÓN SOBRE RESULTADOS.....	22
B. SEGUIMIENTO FUTURO Y EVALUACIÓN EX-POST	22
VII. LECCIONES APRENDIDAS	22

ANEXOS

Anexo I	Acta de Taller de Cierre
Anexo II	Evaluación del Prestatario
Anexo III	Presentación utilizada en el Taller de Cierre

ANEXOS OPCIONALES REFERENCIAS ELECTRÓNICAS

Requisitos para Elegibilidad	http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35822275
Informe Semestral del Primer Semestre del Año 2010 elaborado por el MOPC.	http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35822425
Presentación utilizada en el Taller de Cierre del PGM	http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35822527
LMS1 del 28 de febrero de 2011	http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35842795
Informe de Evaluación de la Capacidad Institucional (SECI)	http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35842841
Resultados de la Reunión de Evaluación del Mantenimiento de Caminos por la Modalidad de Contratos	http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35842906
Decreto N° 4066 “Por el cual se amplía el Artículo 17 del Decreto N° 14.281 de la Ley N°294/93 de Evaluación de Impacto Ambiental”.	http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35842948
Presentación, Resumen y Lista de participantes del Taller de Cierre	http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35843042
Convenio Modificadorio No.1	http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35843132
Convenio Modificadorio No. 2	http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35843332
Convenio Modificadorio No. 3	http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35843358
Ley No. 3851/09 que aprueba el Convenio Modificadorio No. 4	http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35843404
Informe “Resumen Ejecutivo sobre gestión de las Microempresas”.	http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35843454
Informe PGM	http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35843539
LMS1 del 1230/OC-PR-1 del 16 de marzo de 2011 LMS1 del 1230/OC-PR-1-CPS del 16 de marzo de 2011 LMS1 del 1230/OC-PR-2 del 16 de marzo de 2011 LMS1 del 1230/OC-PR-2-CPS del 16 de marzo de 2011	http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35843739

ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

GNP	Gobierno Nacional Paraguay
PNT	Plan Nacional de Transporte
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BIRF	Banco Mundial
MOPC	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
DV	Dirección de Vialidad del MOPC
UA	Unidad Ambiental
MH	Ministerio de Hacienda
SEAM	Secretaria del Ambiente
EIA	Estudio de Impacto Ambiental
PGN	Presupuesto General de Gastos

I. INFORMACIÓN BÁSICA

DATOS BÁSICOS (MONTO EN US\$)		
No. Proyecto: PR0104	Título: Programa Nacional de Caminos Rurales 2da. Etapa – 1era. Fase	
Prestatario: Paraguay	Fecha aprobación Directorio: 08 de Diciembre de 1999	
Agencia ejecutora (AE): Ministerio de Obras Publicas Y Comunicaciones (MOPC)	Fecha efectividad contrato préstamo: 03 de Noviembre de 2000	
Préstamo(s): 1230/OC-PR	Fecha elegibilidad primer desembolso: 17 de Setiembre de 2001	
Sector: Transporte / Vial	Meses en ejecución	
Instrumento de préstamo: Inversión	* desde aprobación: 132 meses	
	* desde efectividad del contrato: 120 meses	
Períodos de desembolso		
Fecha original desembolso final: 03 de Mayo 2006		
Fecha actual desembolso final: 31 de Diciembre de 2010		
Extensión acumulativa (meses): 55		
Extensión especial (meses): 0		
Monto préstamo(s)		
* Monto original: 67.000.000 USD		
* Monto actual: 67.000.000 USD		
* Pari Passu (si aplica): 76.55 – 23.45		
Desembolsos¹		
Monto a la fecha: 66.439.104,96 USD		
Porcentaje: 99.16 (%)		
Cancelación de préstamo²		
Monto cancelado US\$: 1.455.179,74		
Costo Total del Proyecto (Estimado Original): 89.500.000 USD		
Redireccionamiento		
Este proyecto:		
- recibió fondos de otro proyecto?	[]	
- Envío fondos a otro proyecto?	[]	
- N/A	[X]	
De/Para No. Proyecto	Para No. Sub-préstamo	Monto
* Monto actual (ajustado para redireccionamiento)		
Reducción de Pobreza (PTI): No		
Equidad Social (SEQ): No		
Clasificación ambiental:		
En estado de "Alerta"		
Está el proyecto "en alerta" por PAIS: Yes/No		
De ser afirmativo, favor indicar razones (Clasificaciones OD, PI, y/o indicadores relevantes de PAIS):		

¹ De acuerdo al LMS1 correspondiente al 28 de febrero de 2011.

² Información extraída del LMS1 al 16 de marzo de 2011 / 1230/OC-PR-1 y 1230/OC-PR-2

Resumen de la Clasificación de Desempeño				
OD	[] Muy Probable(MP)	[X] Probable (S)	[] Poco Probable (PP)	[] Improbable (MI)
PI	[] Muy Satisfactorio (MS)	[X] Satisfactorio (S)	[] Poco Satisfactorio (I)	[] Muy Insatisfactorio (MI)
SO	[] Muy Satisfactorio (MS)	[X] Satisfactorio (S)	[] Poco Satisfactorio (PS)	[] Muy Insatisfactorio (MI)

II. EL PROYECTO

A. Contexto del Proyecto

- 2.1 El Programa Nacional de Caminos Rurales – Segunda Etapa (PNCR-2) apuntó a consolidar y desarrollar los avances logrados durante la ejecución del Programa Nacional de Caminos Rurales – Primera Etapa (PNCR-1), tanto a nivel de la infraestructura física como a nivel institucional. Esta segunda etapa fue ejecutada bajo la modalidad de proyecto multi-fase con dos fases de ejecución de cinco años cada una, cubriendo la presente operación los primeros cinco años.
- 2.2 Se previó que el Programa atendería las obras de mejoramiento y las actividades de mantenimiento de caminos vecinales en 17 zonas consideradas prioritarias por su potencial productivo, principalmente agrícola, en la Región Oriental del Paraguay, donde se concentran la población y las actividades económicas.
- 2.3 Asimismo, en el diseño del Programa se previó que abarcaría una red prioritaria de caminos vecinales de aproximadamente 6.000 km, de los cuales unos 1.900 km son caminos vecinales principales, y secundarios los restantes 4.100 km. Serán mejorados alrededor de 730 km de caminos vecinales principales en la Fase 1 y unos 820 km en la Fase 2, al cabo de la cual la totalidad de estos caminos serán dotados de un estándar que asegure condiciones de transitabilidad aceptables durante todo el año, seguridad vial adecuada y medidas de mitigación ambiental.
- 2.4 El Programa contempló la implantación de un Plan de Gestión de Mantenimiento que cubriría la totalidad de la red prioritaria. El PGM permitiría establecer las bases para un mantenimiento eficiente de los caminos vecinales, mediante la incorporación de nuevas modalidades de gestión: (i) la descentralización del mantenimiento con la participación de los usuarios y gobiernos locales; (ii) la realización de contratos de mantenimiento con contratistas; y (iii) la mejora de la planificación y el control de la ejecución física y financiera del mantenimiento realizado por la DCV.
- 2.5 Por último, estaba contemplado que el Programa realizaría acciones de fortalecimiento de la gestión de la DCV y de la DMA. La incorporación de proyectos elementos para dar mayor seguridad a los vehículos y peatones, y actividades de mitigación de impactos ambientales directos e indirectos. Complementando acciones ya iniciadas con el PNCR-1, se financiaría la adquisición de tierras en zonas ubicadas dentro de las áreas de influencia de los proyectos, y también diversas actividades destinadas a la protección y desarrollo de comunidades indígenas.

B. Descripción del Proyecto

i. Objetivo del Desarrollo

- 2.6 El objetivo del Programa es contribuir al aumento de la competitividad de la producción nacional y a elevar el nivel de vida de la población rural, incrementando y manteniendo el nivel de servicio de una parte sustancial de la red prioritaria de caminos vecinales.

ii. Componentes

- 2.7 Los componentes correspondientes a la Fase 1 se describen a continuación:
- 2.8 **Ingeniería y administración (US\$5.950.000).** El componente corresponde al 6.6% de los Costos Directos del Programa, lo cual es consistente con Programas similares, y comprende las sub-categorías siguientes:
- 2.9 **Ingeniería (US\$2.350.000).** Incluye los diseños definitivos de las obras de la Fase 1 y sus estudios de factibilidad (475 km no incluidos en la muestra analizada) y los del primer año de la Fase 2 (225 km); la terminación del diseño de la implantación del PGM (US\$1.750.000); los diseños de las obras de rehabilitación de áreas críticas (US\$30.000); y los Estudios de Impacto Ambiental (EIA) de las obras de mejoramiento de la Fase 1 (US\$570.000).
- 2.10 **Supervisión (US\$3.100.000).** Corresponden al 5,0% de los costos de las obras de mejoramiento y rehabilitación del Programa. También se incluyen los costos de supervisión ambiental (US\$200.000).
- 2.11 **Administración (US\$500.000).** Corresponde a los gastos incrementales de la DCV y de la DMA para la ejecución del Programa, que han sido estimados en el orden de US\$100.000 por año.
- 2.12 **Obras Civiles (US\$65.100.000).** Esta categoría representa un 72,7% del costo total del Programa, e incluye:
- 2.13 **Mejoramiento de caminos vecinales principales (US\$55.000.000).** El propósito del proyecto fue el mejoramiento de alrededor de 730 km de caminos vecinales principales, que serían dotados de un estándar que asegure condiciones de transitabilidad aceptables durante todo el año, seguridad vial adecuadas y medidas de mitigación ambiental.
- 2.14 La selección de los caminos principales a ser mejorados se basó en un proceso de calificación de sus características económicas, sociales y ambientales. Durante la ejecución del Programa serían verificadas, como condición de elegibilidad de los caminos principales a ser mejorados. (Anexo 1- Requisitos de Elegibilidad)
- 2.15 Las obras de mejoramiento de estos caminos contemplaron la construcción de un terraplén de material granular con una altura de subrasante de aproximadamente 50 cm sobre el nivel del terreno, o sobre la cota de aguas máximas en zonas potencialmente inundables; la colocación de una capa de rodadura de material natural estabilizado de

15 cm de espesor, conformado por una mezcla controlada in situ de ripio procesado con suelo natural. El ancho de calzada fue de 7 metros. Las cunetas longitudinales que tengan gradientes mayores al 3% serán protegidas o incluirán reductores de erosión. En el caso de tramos con gradientes mayores al de la carpeta de ripio por pavimento del tipo empedrado, de contar con material adecuado en la zona. En todos los casos se consideraron medidas de mitigaciones ambientales y de seguridad vial, particularmente en zonas urbanas 3.

- 2.16 En los caminos principales se reemplazaron los puentes de madera por puentes de hormigón armado, continuando el proceso que fue iniciado en la ejecución del PNCR-1.
- 2.17 La Fase 2 prevé la ejecución del mejoramiento de otros 820 km de caminos principales, con lo cual la totalidad de los 1.900 km de caminos vecinales principales de la red prioritaria alcanzarían un nivel de servicio que permitiría la circulación en todo tiempo.
- 2.18 **Plan de Gestión de Mantenimiento (US\$10.100.000).** El PGM tiene como finalidad la mejora de la gestión del mantenimiento en los 6.000 km de la red prioritaria, que sirven a las áreas más productivas. El PGM consiste en la implantación, en forma paulatina, de modalidades más eficientes de gestión, evitando el deterioro de las inversiones efectuadas y facilitando el acceso a las zonas rurales más productivas del país, principalmente en las épocas en que es mayor la demanda de transporte. Dichas modalidades incluyen la contratación del mantenimiento al sector privado; la suscripción de convenios con las gobernaciones, municipios y comunidades locales; y la mejora de la eficiencia en el mantenimiento por administración. La estrategia del PGM es que la DCV pueda optimizar el uso de sus recursos en una red física más reducida, mejorando la calidad del mantenimiento realizado, y que en ciertas zonas descentralice la operación del mantenimiento, que quedaría a cargo de las comunidades beneficiarias. Asimismo, para zonas donde exista una red con densidad suficiente, el mantenimiento sería realizado con el sector privado. Las condiciones para el primer desembolso del Préstamo, establecía que el ejecutor presentaría una propuesta detallada de la ejecución del PGM, incluyendo normas, procedimientos de contratación y modalidad de supervisión de los contratos de mantenimiento con empresas privadas, y la propuesta detallada para la celebración de los convenios en las zonas identificadas.
- 2.19 Se estableció que las actividades de mantenimiento dependerían de las características de los caminos y de su clasificación funcional en la red vecinal. En el caso de los caminos principales se estimó que, el costo promedio del mantenimiento, incluyendo el rutinario y periódico sería del orden de los US\$1.400 por km-año, y para caminos secundarios alrededor de US\$900 por km-año. Con relación a los gastos asociados al mantenimiento rutinario, los correspondientes a la DCV serán financiados por la contrapartida local, y está previsto el uso de una pequeña porción del financiamiento del Banco (menos del 2%), que complementarían los aportes de organismos locales para la puesta en marcha de los convenios de mantenimiento a cargo de estos últimos.

- 2.20 El PGM abarcará las dos fases de ejecución del PNCR-2, y contribuirá a que la red prioritaria de caminos vecinales tenga un mantenimiento efectivo y sustentable. Los trabajos de mantenimiento considerados en el PGM para la Fase 1 serían los siguientes:
- 2.21 **Mantenimiento vial por contrato (US\$2.250.000).** El Programa prevé la tercerización de la ejecución del mantenimiento, en una dimensión que sea razonable dada la limitada capacidad de las firmas contratistas, la necesidad de agrupar las obras para que se puedan obtener las economías de escala que justifiquen su contratación, y las disponibilidades financieras. Para tal propósito, en la Fase 1 se financiará el mantenimiento asociado a los contratos de mejoramiento de los caminos principales. Por lo tanto en cada contrato de obra de mejoramiento de caminos principales se incluiría el mantenimiento de esos caminos, conjuntamente con su red secundaria alimentadora, por un período renovable de cuatro años. Los trabajos serán contratados bajo la modalidad de precios unitarios, por volumen de trabajo realizado, y serán supervisados por firmas independientes.
- 2.22 Para la ejecución de este subcomponente, en la Fase 1 se han identificado dos zonas: (i) Caaguazú, con una red total de alrededor de 425 km, ubicada en el centro de la Región Oriental del país; e (ii) Itapúa Norte con una red de 385 km en el sur este del país, en la costa del río Paraná. Con ambos contratos se atenderá aproximadamente 800 km anuales. Para la Fase 2 se ha previsto agregar otros dos trabajos de mantenimiento de la red; y la supervisión y verificación de los trabajos por técnicos de la DCV.
- 2.23 Para la Fase 1 se han identificado cuatro zonas en las que se ejecutará el mantenimiento vial con la participación de las gobernaciones, municipios o comunidades locales. Estas fueron seleccionadas por tener un mayor avance relativo en materia de organización y experiencia en el mantenimiento de caminos rurales y son las siguientes: (i) Nueva Durango, ubicado en el
- 2.24. Departamento de San Pedro, con una extensión de 90 km, y será atendida mediante un convenio con la comunidad local organizada en una Junta Vial; (ii) Eje Itapúa Sur, ubicada al sur de la Región Oriental, con una red de 350 km; (iii) Alto Paraná Sur, ubicado al este de la Región Oriental, con una red vecinal de 360 km; y (iv) Corpus, en el norte de la Región Oriental con una red de 260 km. Estas tres últimas, serán atendidas bajo el esquema de un convenio con las municipalidades de la zona y gobernaciones respectivas.
- 2.25 La ejecución de estos convenios cubrirá el mantenimiento anual de aproximadamente 1.050 km de caminos vecinales. Para apoyar la implantación de esta modalidad, se adquirirán módulos de equipo vial mínimo para la ejecución de las obras, los que serán entregados a las entidades locales por el tiempo que dure el convenio.
- 2.26 En adición a los equipos a ser entregados por la DCV para su operación a nivel local, el Programa previo financiar parcialmente los costos de los materiales y repuestos necesarios, que representan aproximadamente un 60% de los costos directos de las actividades de mantenimiento. Asimismo, la asistencia técnica para la adecuada ejecución de las obras y la fiscalización de su calidad. Se estableció un programa

plurianual de actividades, acordado en los convenios que suscribiría la DCV con las gobernaciones, municipios y comunidades locales, el que también regularía los precios de las tareas a ser ejecutadas, los controles que efectuaría la DCV y los montos que sería transferido para la ejecución de las obras.

- 2.27 **Mantenimiento vial por convenio con gobiernos locales y comunidades (US\$2.750.000).** Con base en la experiencia ya alcanzada por la DCV en el mantenimiento de caminos en colaboración con gobernaciones y municipios, el Programa previo contribuir significativamente a la institucionalización de esquemas administrativos que regulen la participación de la comunidad en el mantenimiento de los caminos vecinales. Dicho esquema contemplará la determinación de los aportes que el Gobierno Central transferiría a los gobiernos locales para las actividades de mantenimiento; los aportes en recursos y bienes que harán las instancias de gobierno local y la comunidad para las tareas de mantenimiento; los equipos viales que la DCV entregará en comodato para su operación en las tareas de mantenimiento; la planificación técnica conjunta del programa trimestral de trabajos de mantenimiento de la red; y la supervisión y verificación de los trabajos por técnicos de la DCV.
- 2.28 Para la Fase 1 se han identificado cuatro zonas en las que se ejecutarían el mantenimiento vial con la participación de las gobernaciones, municipios o comunidades locales. Estas fueron seleccionadas por tener un mayor avance relativo en materia de organización y experiencia en el mantenimiento de caminos rurales y son las siguientes: (i) Nueva Durango, ubicado en el Departamento de San Pedro, con una extensión de 90 km, y será atendida mediante un convenio con la comunidad local organizada en una Junta Vial; (ii) Eje Itapúa Sur, ubicada al sur de la Región Oriental, con una red de 350 km; (iii) Alto Paraná Sur, ubicado al este de la Región Oriental, con una red vecinal de 360 km; y (iv) Corpus, en el norte de la Región Oriental con una red de 260 km. Estas tres últimas, serán atendidas bajo el esquema de un convenio con las municipalidades de la zona y gobernaciones respectivas.
- 2.29 La ejecución de estos convenios cubriría el mantenimiento anual de aproximadamente 1.050 km de caminos vecinales. Para apoyar la implantación de esta modalidad, se adquirirán módulos de equipo vial mínimo para la ejecución de las obras, los que serían entregados a las entidades locales por el tiempo que dure el convenio.
- 2.30 En adición a los equipos a ser entregados por la DCV para su operación a nivel local, el Programa prevé financiar parcialmente los costos de los materiales y repuestos necesarios, que representan aproximadamente un 60% de los costos directos de las actividades de mantenimiento. Asimismo, la asistencia técnica para la adecuada ejecución de las obras y la fiscalización de su calidad. El establecimiento de un programa plurianual de actividades, acordado en los convenios que suscribirá la DCV con las gobernaciones, municipios y comunidades locales, los cuales también regularán los precios de las tareas a ser ejecutadas, los controles que efectuará la DCV y los montos que serán transferidos para la ejecución de las obras.
- 2.31 **Rehabilitación de áreas críticas por administración directa (US\$3.000.000).** Incluye la ejecución de obras de rehabilitación puntuales en aproximadamente 400 km de la red principal, en zonas consideradas críticas por afectar el tránsito vial y que no

pueden esperar a la ejecución del mejoramiento integral previsto en la Fase 2 del Programa. Este subcomponente permitiría resolver cuellos de botella mediante obras tales como: elevación del terraplén en zonas inundables; reparación de puentes de madera deteriorados; reparación de baches y recarga de material granular (ripio) en tramos con deformaciones longitudinales y verticales; y construcción de obras menores de drenajes longitudinales y alcantarillas. Las obras serían ejecutadas por la DCV, para lo cual se adquirirán dos grupos de equipo vial mínimo destinados a tales fines. Los costos promedio de estas obras se estiman en US\$7.500 por km, de los cuales se financiaría los costos correspondientes a materiales y repuestos, que ascienden a un 60% del costo total de las obras.

- 2.32 **Adquisición de equipos de mantenimiento vial (US\$2.100.000).** Contempla la adquisición de tres grupos de equipos para mantenimiento rutinario por un monto de aproximadamente US\$250.000 cada uno, que incluyen principalmente equipo de nivelación y compactación remolcable. Este equipo sería propiedad de la DCV y podría ser entregado en comodato para su operación por las gobernaciones, municipios o comunidades locales para la ejecución de los convenios de mantenimiento. El tipo de equipo que ha sido seleccionado, es relativamente de bajo costo y se adapta adecuadamente a las condiciones del terreno y a los fines del mantenimiento para los cuales se adquieren.
- 2.33 Adicionalmente, serán adquiridos dos grupos de equipos para la ejecución de las obras del subcomponente de rehabilitación de áreas críticas, con un costo de unos US\$700.000 cada uno, que incluye equipo mínimo de movimiento de tierra, nivelación, y compactación, así como instrumentos de ingeniería y laboratorio para la supervisión de las obras previstas.
- 2.34 **Fortalecimiento institucional (US\$4.180.000).** Está conformado por cuatro proyectos:
- a. **Fortalecimiento de la DCV (US\$1.310.000).** El financiamiento de consultores están incluidos para apoyo en el gerenciamiento del Programa y a la UGM; el fortalecimiento de los DC; la capacitación de los profesionales de la DCV y co-ejecutores de los gobiernos locales y comunidades; y la adquisición de vehículos y equipamiento especializado.
 - b. **Fortalecimiento de la DMA e implementación del PGA (US\$970.000).** Incluye la actualización de las especificaciones técnicas ambientales; el apoyo a los gobiernos departamentales para la fiscalización, control y difusión ambiental; las actividades de apoyo a la reforestación en propiedades privadas; la asistencia integral a las comunidades indígenas; el fortalecimiento de la capacidad operativa y recursos humanos de la DMA y de la Comisión Institucional para la Coordinación y Estudios de Impacto Ambiental (CI); el fortalecimiento de la fiscalización forestal; y el fortalecimiento de los gobiernos locales para dar apoyo a las comunidades indígenas.
 - c. **Inventario de la red de caminos vecinales y planeamiento de inversiones (US\$1.600.000).** Incluye el inventario de la red vial en una extensión de unos 15.000 km; la adaptación del Sistema de Administración de Mantenimiento (SAM) para caminos vecinales y no pavimentados; y la adquisición e

implantación de un módulo de optimización para la planificación de las inversiones de mantenimiento y programación financiera.

- d. Monitoreo del Programa (US\$300.000).** Incluye consultorías para el control de indicadores de transitabilidad de los caminos, evaluación del impacto socioeconómico del Programa y monitoreo del PGM y del PGA.

- 2.35 El PNCR-2 introduciría en su Fase 1 cambios importantes en la mejora de la gestión del mantenimiento. Para dar sustentabilidad a esos cambios se considera fundamental el fortalecimiento de la capacidad operativa y de planificación de la DCV. Para ello se contempla la contratación de tres consultores (un ingeniero, un economista y un financiero contable) durante todo el período de ejecución de la Fase 1, dedicados exclusivamente a los diversos aspectos de la ejecución del Programa y al seguimiento de sus indicadores y metas. Se ha previsto la capacitación de los equipos profesionales y gerenciales de la DCV, y la adquisición de equipos de ingeniería y computación necesarios para ejecutar el Programa.
- 2.36 Asimismo, para la gestión del PGM sería creada la UGM, conformada por dos consultores para asesoramiento y capacitación del personal del Departamento de Operaciones (DO) de la DCV durante la ejecución del Programa. Adicionalmente, la UGM contaría con seis ingenieros junior, uno en cada DC para apoyar a cada Distrito en la planificación y programación de las actividades de mantenimiento, en la supervisión de esas actividades y en la rehabilitación de áreas críticas. Estos profesionales llevarían el seguimiento del estado de los diferentes caminos vecinales de la red prioritaria, a los efectos de mantener actualizado el inventario vial, realizando los controles de calidad de materiales que realizan las firmas fiscalizadoras y la ejecución de las obras de mantenimiento.
- 2.37 Una herramienta fundamental para la mejora de gestión que pretende el Programa es contar con un inventario actualizado y digitalizado de los 6.000 km de la red vecinal prioritaria, e información relevante del resto de los caminos vecinales que administra la DCV, para lo cual se contrataría una firma especializada. El levantamiento de ese inventario sería complementado con la contratación de una consultoría adicional para: (i) extender la aplicación del SAM, que se ejecuta bajo el Programa de Corredores Viales (993/OC-UR), a la red de caminos vecinales; y (ii) incorporar un módulo de planificación del mantenimiento y programación financiera.
- 2.38 En cuanto a las actividades de supervisión y monitoreo ambiental, y de desarrollo de comunidades indígenas, la DMA será el co-ejecutor de las acciones previstas en el PGA. La dotación de equipo de movilización, capacitación de personal y apoyo de personal especializado forman parte del propósito.

C. Revisión de la Calidad del Diseño

Revisión de la Calidad del Diseño			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Plenamente Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Menos que Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> Insatisfactorio (I)

III. RESULTADOS

A. Efectos Directos

LOGRO DEL LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO (OD)		
Objetivos de Desarrollo(s) (Propósito):		
1. Caminos vecinales principales en la Región Oriental mejorados, con un nivel de servicio que asegure condiciones de transitabilidad, seguridad vial adecuada y medidas de mitigación ambiental. Clasificación: P		
Indicadores Claves de Efectos Directos		
1.1 Que el 25% del total (475 km) se mantengan con su señalización vertical mínima y que el 38% (730 km) incorporen medidas de seguridad vial adecuadas tales como dársenas y control de velocidad en zonas urbanas y zonas pobladas importantes, señalización vertical.		
<u>Efectos Directos Planeados:</u>		<u>Efectos Directos Logrados</u>
<u>Línea de Base</u> 0 km mantiene su señalización mínima vertical. (Dic,1999)	<u>Término del Proyecto</u> 475 km mantiene su señalización mínima vertical. (Mayo, 2006)	475 km mantiene su señalización mínima vertical. (Dic, 2006)
<u>Línea de Base</u> 0 km incorporan medidas de seguridad adecuadas. (Dic,1999)	<u>Término del Proyecto</u> 730 km incorporan medidas de seguridad adecuadas. (Mayo, 2006)	730 km incorporan medidas de seguridad adecuadas. (Principios del 2007)
1.2 Que el 38% (730 km) cumplan los requerimientos ambientales de la legislación nacional y las normativas de las ETAGs.		
<u>Efectos Directos Planeados:</u>		<u>Efectos Directos Logrados</u>
<u>Línea de Base</u> 0 km cumplen con requerimientos ambientales. (Dic,1999)	<u>Término del Proyecto</u> 730 km cumplen con requerimientos ambientales. (Mayo, 2006)	730 km cumplen con requerimientos ambientales (Principios del 2007)
1.3 Que el 60% (1.080 km. de los 1.900 km.) son transitables en forma permanente.		
<u>Efectos Directos Planeados:</u>		<u>Efectos Directos Logrados</u>
<u>Línea de Base</u> 350 km transitables permanentemente. (Dic,1999)	<u>Término del Proyecto</u> 1.080 km. transitables permanentemente. (Mayo, 2006)	1.080 km. transitables permanentemente. (Principios del 2007)
2. Implantar en forma paulatina modalidades más eficientes de gestión de mantenimiento de los caminos vecinales de la Región Oriental con medidas de seguridad vial y criterios ambientales. Clasificación: P		
Indicadores Claves de Efectos Directos		
2.1 Que a partir del año 2006, de los 6.000 km que la red de caminos vecinales prioritarios que tenía al comienzo del programa, aproximadamente el 38% (2.250 km) esté incluido en un programa de mantenimiento que asegure su nivel de servicio.		
<u>Efectos Directos Planeados:</u>		<u>Efectos Directos Logrados</u>
<u>Línea de Base</u> 0 km. (Dic,1999)	<u>Término del Proyecto</u> 2.250 km. (Mayo, 2006)	2.552 km. (Enero, 2007)
Reformulación. SI En el transcurso de la ejecución del programa fueron realizadas 4 modificaciones al Contrato de Prestamos. La modificación N°4 del Contrato de Préstamo generó una modificación en la Ley del Préstamo aprobada por Ley N°.3851 de fecha 23 de setiembre de 2009. <u>La modificación No.1 del Contrato de Préstamo</u> , fue aprobada el 8 de agosto del 2000, con el objeto de modificar el inciso (a) del párrafo 2 de las Estipulaciones Especiales del Contrato de Préstamo. Asimismo fue incorporado un inciso (c) a la Clausula 2.02 "Intereses" de las Estipulaciones Especiales del mismo contrato y el Anexo D que hace referencia al inciso (c) de la Clausula 2.02 del contrato de préstamo. <u>La modificación N° 2 del Contrato de Préstamo</u> , fue aprobada el 3 de febrero de 2004, con el objeto de modificar la Clausula 4.01 (a) de las Estipulaciones Especiales del contrato de préstamo "Condiciones sobre precio y adquisiciones". <u>La modificación N° 3 del Contrato de Préstamo</u> , fue aprobada el 4 de marzo de 2005, con el objeto de el ítem (a) del punto 2 de la Introducción de las Estipulaciones Especiales, en las cuales se incluyeron los anexos A,B y C.; la Clausula 4.04 Contratación de servicios de consultoría; se eliminan los párrafos 6.01 y 6.02 del Anexo A del contrato y el Anexo C del contrato es eliminado en su totalidad. <u>La modificación N°4 del Contrato de Préstamo</u> , fue aprobada por Ley No. 3851 de fecha 23 de setiembre de 2009, en la se amplía la estimación de los ingresos de la Administración Central del MOPC y disponibilidad presupuestaria para el ejercicio 2009 y adecuación de los códigos, conceptos y la programación de montos consignados en el programa siendo: (i) plazo para desembolsos, (ii) Anexo A "... se ejecutará la segunda etapa de las obras de protección contra inundaciones de las ciudades de Alberdi y Concepción", (iii) se agrega una línea 2.11 "Ejecución de la Segunda Etapa de las Obras de Protección contra inundaciones de las ciudades de Alberdi y Concepción" y (iv) modificación en la estructura de costos del programa. Observación: en anexos se encuentran las copias de las 4 modificaciones del contrato de préstamo así como la Ley No.3851/09		

Reajuste ISDP: Durante el primer semestre del 2004, el Marco Lógico del proyecto fue sometido a un proceso de retrofiting que resulto en una reformulación de sus componentes e indicadores, para lo cual se hizo una reprogramación del programa en cuanto a metas intermedias a fin de reflejar los plazos realistas para el logro de los objetivos de desarrollo del mismo. [] N/A			
Resumen del(os) Objetivo(s) de Desarrollo Clasificación (OD): [] Muy Probable(MP) [X] Probable (P) [] Poco Probable (PP) [] Improbable (MI)			
Aunque la ejecución del programa presento atrasos, me puede considerar que los objetivos de desarrollo fueron probablemente alcanzados: Indicador 1.1: meta lograda, los 1.080 Km de la red de caminos vecinales principales transitables durante todo el año, con el ello se logro el incremento de 730 Km sobre los 350 km que se tenía al comienzo del programa. Indicador 1.2 y 1.3: la meta fue superada, los 1.255 km de caminos mantienen señalización vertical mínima, incorporan medidas de seguridad vial adecuadas y cumplen los requerimientos ambientales de la legislación nacional y las normativas de las ETAGs Indicador 2.1: meta lograda, los 2.552 km. de caminos vecinales están en un programa de mantenimiento, de los cuales 1.756 km. son mantenimiento por convenio y 796 km. son mantenimiento por contrato.			
Estrategia de País: El programa fue diseñado baso la estrategia sectorial del Banco de apoyar al sector de transporte, mediante el mejoramiento y pavimentación de los ejes viales más importantes y el desarrollo de la red de caminos vecinales, a fin de lograr el establecimiento de un red básica que permita un acceso adecuado y confiable entre las áreas de producción, mercadeo y comercio. El desarrollo de infraestructura física en el sector rural es considerado una condición básica para la modernización del sector agrícola en el contexto de la lucha contra la pobreza rural y el desarrollo de los sectores sociales.			

B. Externalidades ³

Positivas

- i. En forma general, se puede mencionar que el programa contó con disponibilidad presupuestaria para el cumplimiento oportuno de los planes de mantenimiento.
- ii. El Parlamento y el Ministerio de Hacienda asignan una gran importancia a los trabajos de mantenimiento de la red vial.
- iii. Empresas locales demostraron capacidad técnica para desarrollar las tareas de mantenimiento establecidas como resultado del programa.
- iv. El éxito del mantenimiento depende de la disponibilidad de recursos en tiempo y forma.
- v. La toma de decisión por parte de autoridades en tiempo y forma permite la realización de un mantenimiento efectivo y eficaz.
- vi. Debilitamiento del mercado informal debido a la actividad formal exigida por el programa.
- vii. Desarrollo económico y contratación de mano de obra local para el desarrollo de los planes de mantenimiento distritales.
- viii. Cambio de la mentalidad de las empresas constructoras a gerenciadoras en el marco del mantenimiento por niveles de servicio.
- ix. Gobiernos Locales involucrados en la implementación del plan de mantenimiento impulsado por el programa, cuentan con manuales de procedimientos, planes de cuentas unificados y metodologías de trabajo propias para este tipo de trabajo dándoles la autonomía para la toma de decisiones.

³ Definidas y validadas en el Taller de Cierre del Programa, ver presentación del Taller de Cierre.

Negativas

- x. Los controles efectivos de cargas máximas admitidas en la red de caminos vecinales no fueron implementados⁴.
- xi. No todas las Municipalidades que forman parte de las Asociaciones cuentan con todos los servicios y requisitos administrativos para ser entidad ejecutora.
- xii. No todos los usuarios respetan las condiciones en las cuales se deben transitar (límites de peso, días de lluvias)

C. Productos ⁵

PROGRESO EN LA IMPLEMENTACION (PI)		
Componentes (Productos)	Indicadores Claves del Producto	
1. INGENIERIA Y ADMINISTRACION	Productos Planeados	Fin de Proyecto / Término de Proyecto
1.1 Fiscalización de Obras	1.1 Fiscalización de 730 km. de obras. <u>L.B.:</u> Diciembre 1999 <u>Fecha planeada:</u> Mayo 2006	1.1 Fiscalización de 730 km. de obras, Mayo 2006
1.2 Supervisión de obras de mantenimiento por contrato.	1.2 Supervisión de obras de mantenimiento por contrato. <u>L.B.:</u> Diciembre 1999 <u>Fecha planeada:</u> Mayo 2006	1.2 Supervisión de obras de mantenimiento por contrato, Enero 2009
1.3 Supervisión ambiental de ejecución de obras	1.3 Supervisión ambiental de ejecución de obras <u>L.B.:</u> Diciembre 1999 <u>Fecha planeada:</u> Mayo 2006	1.3 Supervisión ambiental de ejecución de obras, Mayo 2006
1.4 Administración del programa		
Costo total Componente 1: 7.179.397 USD		
Contrapartida: 1.050.000 USD		
BID: 6.129.397 USD		
Desembolso BID⁶: 98.40%		
Clasificación: S		
Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales (si aplica). Los productos fueron desarrollados en tiempo previsto. En el anexo 2 se encuentran detalles de los contratos y acciones realizadas para la ejecución de los mismos.		
Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado (fecha aprobación por el Gerente). Describir brevemente las consecuencias de estos cambios. [X] N/A		

⁴ Esta externalidad fue manejada por la adquisición y utilización de basculas móviles para controles de cargas máximas en tramos intervenidos, con ello no se afectó al resultado esperado.

⁵ Según, informe de ejecución – Primer Semestre Año 2010 presentado al Banco y elaborado por el MOPC (Anexo 2).

⁶ Según LMS1 – 28 de febrero de 2011.

2. OBRAS CIVILES	Productos Planeados	Fin de Proyecto / Término de Proyecto
2.1 Mejoramiento de 730 km de caminos vecinales de la red prioritaria vecinal de la Región Oriental.	1.4 Mejoramiento de 730 km de caminos vecinales. <u>L.B.:</u> Diciembre 1999 <u>Fecha planeada:</u> Mayo 2006	2.1 Mejoramiento de 730 km de caminos vecinales, Principios 2007
2.2 Plan de Gestión de Mantenimiento.	1.5 Mantenimiento de 1850 km. de caminos vecinales. <u>L.B.:</u> Diciembre 1999 <u>Fecha planeada:</u> Mayo 2006	2.2 Mantenimiento de 2.780,57 km de caminos vecinales, Octubre 2010
2.2.1 Mantenimiento vial por contrato.	2.2.1 Mantenimiento de 796,40 km. por modalidad de contrato. <u>L.B.:</u> Diciembre 1999 <u>Fecha planeada:</u> Mayo 2006	2.2.1 Mantenimiento 796,40 km por modalidad de contrato, Enero 2009 .
2.2.2 Mantenimiento vial por convenio.	2.2.2 Mantenimiento de 1.850 km. por modalidad de convenio. <u>L.B.:</u> Diciembre 1999 <u>Fecha planeada:</u> Mayo 2006	2.2.2 Mantenimiento 1984,17 km por modalidad de convenio, Octubre 2010 ⁸ .
2.2.3 Rehabilitación de áreas críticas.	2.2.3 Rehabilitación de 400 km de áreas críticas. <u>L.B.:</u> Diciembre 1999 <u>Fecha planeada:</u> Mayo 2006	2.2.3 No se realizó este sub componente, los recursos financieros fueron reorientados.
2.2.4 Adquisición de equipos de mantenimiento vial.	2.2.4 Adquisición de equipos de mantenimiento vial.	2.2.4 Adquisición de equipos de mantenimiento vial, Febrero 2006 ⁹
2.3 2da. Etapa Defensa Costera Alberdi - Concepción.	<u>L.B.:</u> Diciembre 1999 <u>Fecha planeada:</u> Mayo 2006	2.3 Obras de protección contra Inundaciones de las ciudades de Alberdi (Marzo 2011 – financiado con FF10) y Concepción, Noviembre 2010
<p>Costo total Componente 2: 63.611.646 USD</p> <p>Contrapartida: 7.700.000 USD</p> <p>BID: 55.911.464 USD</p> <p>Desembolso BID⁷: 98.18%</p>	2.3 Obras de protección contra Inundaciones de las ciudades de Alberdi y Concepción, Noviembre 2010	
Clasificación: S		

⁷ Según LMS1 – 28 de febrero de 2011.

⁸ Según, resultados presentados en Taller de Cierre PGM.

⁹ Proveídos por RIEDER & S.A.C.I y H. PETERSEN S.A.C.I.

Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales:

2.1 Mejoramiento y Rehabilitación de Caminos Vecinales Principales

Primera Parte de Obras – 255 Km.

Fueron realizados mediante la adjudicaciones de 5 grupos de obras, de acuerdo a:

Grupo 1: Arroyos y Estero – Cañada Costa Pucú. La obra se termino en el plazo establecido (Octubre 2004), la variación se registro en los montos contractuales, siendo:

Monto Contractual: Gs 6.590.695.182 + USD 1.788.805,57

Monto Modificado: Gs 6.365.525.032 + USD 1.923.704,93

Variación: Gs. - 225.170.150 + USD 134.899,36

Grupo 2: Barrio San Pedro – Luz Bella. La obra presento atrasos en su ejecución debido a lluvias, llevando el tiempo de ejecución a 1.316 días de los 720 días previstos.

Plazo de finalización prevista: Septiembre/2005

Plazo de finalización real: Mayo/2006

Grupo 3: Nueva Carretera, Canindeyú. La obra presento atrasos en su ejecución lo cual llevo a realizar 3 ampliaciones de contrato por 331 días adicionales de los 720 días previsto.

Plazo de inicio de obra: Diciembre 2002

Plazo de finalización de obras: Mayo/2006

Grupo 4: Santa Rosa del Monday, Alto Paraná. La obra se termino en el plazo establecido (Noviembre 2004), la variación se registro en los montos contractuales siendo:

Monto Contractual: Gs 6.622.284.133 + USD 1.919.266,54

Monto Modificado: Gs 7.304.926.861 + USD 2.153.126,90

Variación: Gs. 682.642.728 + USD 233.860,36

Grupo 5: Colonia Mbareté, Alto Paraná.

Monto Contractual: Gs 6.622.284.133 + USD 1.919.266,54

Monto Modificado: Gs 7.304.926.861 + USD 2.153.126,90

Variación: Gs. 682.642.728 + USD 233.860,36

Segunda Parte de Obras – 475 Km.

El proceso de adjudicación tuvo origen en el llamado a LPI 41/2004, adjudicado en diciembre de 2004 y distribuidos en dos grupos: Grupo A con 12 contratos de obras y Grupo B con 6 contratos de obras. El inicio de estos servicios se llevo a cabo el 24 de enero de 2005. En el anexo 3 se puede observar las variaciones que sufrieron cada uno de los 18 contratos obras suscriptas.

2.2 Plan de Gestión de Mantenimiento.

2.2.1 Mantenimiento por Contrato

Fueron realizados mediante la tercerización de la ejecución del mantenimiento a través de empresas privadas y bajo la modalidad de pago por niveles de servicio. Para ello, fueron contratadas 3 empresas cada una para cubrir una área geográfica específica, siendo:

- *Área Geográfica del Departamento de Guairá*, mantenimiento realizado por la empresa B&B SA a 242,35 km.

Inicio del servicio: Octubre /2007

Fin del servicio: Enero /2009

- *Área Geográfica del Departamento de Caaguazú*, mantenimiento realizado por la empresa VIALTEC SA a 302,55 km.

Inicio del servicio: Agosto /2007

Fin del servicio: Enero /2009

- *Área Geográfica del Departamento de San Pedro*, mantenimiento realizado por la empresa CONSTRUCTORA HEISECKE SA a 251,50 km.

Inicio del servicio: Agosto /2007

Fin del servicio: Enero /2009

Total Modalidad por Contrato: 796.40 km. (enero 2009)

2.2.2 Mantenimiento por Convenio

Los trabajos se iniciaron en el primer semestre de 2004 con los Municipios de Itapúa (485 km) y con los Municipios de Alto Paraná (531 km). En el segundo semestre de 2004 se iniciaron los convenios de Canindeyú Este (426 km) y Nueva Durango (91 km) con lo cual se mantuvieron cerca de 1533 km de caminos rurales principales hasta marzo 2006, fecha en la que finalizo el convenio de Canindeyú este a excepción de Nueva Durango. Se adiciono a partir de abril de 2006 el Convenio de Caazapá (451 km), para llegar al total de 1984 km. mantenidos por convenio.

En base a los resultados en el taller de cierre de Mantenimiento por Convenio (ver **Anexo 3 – Resultados Taller de Cierre PGM**)

- Convenio Itapúa, 484,54 km.
- Convenio Alto Paraná Sur: 531,15 km.
- Convenio Canindeyú Este: 426.48 km.
- Convenio Caazapá: 451,00 km.
- Convenio Nueva Durango: 91,0 km.

Total Modalidad Convenio: 1984,17 km. (31 de octubre 2010)

Asimismo fue implementado promocionado, conformado y constituida las “Cuadrillas Locales para el Mantenimiento Rutinario, de los siguientes tramos:

- Hohenau - Santa María, del Distrito de Hohenau, Departamento Itapúa
- Maciel - Compañía Caracara - i, Ruta 8, Distrito de Maciel - Departamento Caazapá

El detalle del proceso de selección e implementación se presentan como anexo.

2.2.3 Rehabilitación de áreas críticas.

Se tenía prevista la ejecución de obras de rehabilitación en sectores puntuales en aproximadamente 400 Km. de la red principal, en zonas consideradas críticas por afectar al tránsito vial y que no se podía esperar la ejecución del mejoramiento integral previsto en la Fase 2 del Programa.

A fines del año 2004 la DCV presentó una propuesta de cambio para reorientar los recursos disponibles para el componente de Rehabilitación de Áreas Críticas a la modalidad de mantenimiento por convenio. El cambio implicaba además la eliminación de la Contratación de los Servicios de Consultoría para la Identificación y Cuantificación de Áreas Críticas. A la misma, el Banco respondió a través de la nota CPR/C/2005/593 del 28 de febrero del 2005 que por el momento aún no veía dadas las condiciones para proceder con lo solicitado porque por más de que coincidían con la justificación técnica presentada persistía la falta de avance en el Plan de Gestión Ambiental.

Por nota G.V.M.O.P.C N°464/06 del 2 de octubre de 2006, el MOPC reitera el pedido de reorientar los recursos disponibles para el componente de Rehabilitación de Áreas Críticas a la modalidad de mantenimiento por convenio a lo que el BID responde a través de su nota CPR/C/2006/3570 del 30 de octubre de 2006 otorga su no objeción a la solicitud mencionada y que el Ministerio inicie las gestiones necesarias para disponer de los fondos, siendo la elaboración de la justificación para el cambio solicitado y la correspondiente reprogramación de fondos entre categorías de inversión.

Por último, el Banco a través de la nota CPR/C/2007/1130 del 3 de abril del 2007 otorga la “No Objeción” al MOPC para la transferencia de recursos del Componente de “Rehabilitación de Áreas Críticas” al Componente de “Mantenimiento por Convenio”.

2.2.4 Adquisición de equipos para mantenimiento vial.

A principios del año 2006 fueron adquiridos los siguientes equipamientos de la empresa RIEDER & SACI, la cual otorgo un descuento de USD12.000:

- 9 Moto niveladoras
- 2 Palas cargadoras sobre neumáticos
- 7 Camiones Volquete
- 1 Remolcador 6x4 c/ semirremolque
- 1 Tractor Agrícola 4 x 4 con implementos
- 1 Niveladora de arrastre

De la firma H. PETERSEN S.A.C.I. fueron adquiridos:

- Retroexcavadoras sobre neumáticos

2.3 2da Etapa Defensa Costera Alberdi – Concepción

Fueron contratadas dos empresas **DC Ingeniería S.A. y SOTEC S.A. las cuales iniciaron en Noviembre 2009. Actualmente las obras de protección contra Inundaciones de las ciudades de Alberdi se encuentran en ejecución y se prevé su finalización para Marzo 2011 con financiamiento con FF10 (aporte local).** Los trabajos en Concepción finalizaron en **Noviembre 2010**

Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado.

El componente no fue reestructurado, pero la disponibilidad financiera de uno de los subcomponentes fue reprogramada a otro subcomponentes. Asimismo fue creado un subcomponente el 2.3 cuyo objetivo está en concordancia con el del Componente. [] N/A

<p>3. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL</p> <p>3.1 Fortalecimiento Institucional de la DCV</p> <p>3.2 Fortalecimiento Institucional de la UA, PGA y Apoyo a Comunidades Indígenas.</p> <p>3.3 Inventario de Caminos Vecinales y Planes de Inversión.</p> <p>3.4 Monitoreo del Programa.</p> <p>Costo total Componente 3: 5.035.139 USD</p> <p>Contrapartida: 200.000 USD</p> <p>BID: 4.835.139 USD</p> <p>Desembolso BID¹⁰: 92,93 %</p> <p>Clasificación: S</p>	<p align="center"><u>Productos Planeados</u></p> <p>3.1.1 Gerenciamiento del Programa</p> <p>3.1.2 Capacitación de los profesionales de la DCV y coejecutores de los gobiernos locales y comunidades.</p> <p>3.1.3 Adquisición de equipos especializados.</p> <p>3.2.1 Actualización y difusión de las Especificaciones Técnicas Ambientales Generales (ETAG's), Febrero 2005</p> <p>3.2.2 Capacitación Ambiental a Comunidades Locales, Difusión Ambiental y Fortalecimiento de los Gobiernos Locales para apoyar a Comunidades Indígenas, Mayo 2006.</p> <p>3.2.3 Estudios Ambientales de los Caminos que forman parte de la muestra representativa, Mayo 2006.</p> <p>3.2.4 Estudios Ambientales del Plan de Gestión de Mantenimiento, Mayo 2006.</p> <p>3.2.5 Estudios Ambientales de los caminos del Programa que no forman parte de la muestra representativa, Mayo 2006.</p> <p>3.2.6 Adquisición de equipamiento informático y vehículo, Mayo 2006.</p> <p>3.2.7 Fortalecimiento de la capacidad operativa y de recursos humanos de la UA, Mayo 2006.</p> <p>3.2.8 Fomento a las reservas privadas forestales, Mayo 2006.</p> <p>3.2.9 Fortalecimiento a la Fiscalización Forestal, Mayo 2006.</p> <p>3.2.10 Asistencia integral a Comunidades Indígenas, Mayo 2006.</p> <p>3.3 Inventario de 15.000 km. de caminos vecinales concluidos, finales 2005.</p> <p>3.4 Sistema de monitoreo y evaluación implementado, finales 2005.</p>	<p align="center"><u>Fin de Proyecto</u> <u>Término de Proyecto</u></p> <p>3.1.1 Gerenciamiento del Programa, Diciembre 2010</p> <p>3.1.2 Capacitación de los profesionales de la DCV y coejecutores de los gobiernos locales y comunidades, 2do. Semestre 2006</p> <p>3.1.3 Adquisición de equipos especializados, 2do. Semestre 2006</p> <p>3.2.1 Actualización y difusión de las Especificaciones Técnicas Ambientales Generales (ETAG's), Febrero 2005</p> <p>3.2.2 Capacitación Ambiental a Comunidades Locales, Difusión Ambiental y Fortalecimiento de los Gobiernos Locales para apoyar a Comunidades Indígenas, Noviembre 2009.</p> <p>3.2.3 Estudios Ambientales de los Caminos que forman parte de la muestra representativa, Diciembre 2007.</p> <p>3.2.4 Estudios Ambientales del Plan de Gestión de Mantenimiento, Diciembre 2007.</p> <p>3.2.5 Estudios Ambientales de los caminos del Programa que no forman parte de la muestra representativa, Setiembre 2007.</p> <p>3.2.6 Adquisición de equipamiento informático y vehículo, Junio 2008</p> <p>3.2.7 Fortalecimiento de la capacidad operativa y de recursos humanos de la UA, Diciembre 2010.</p> <p>3.2.8 Fomento a las reservas privadas forestales, Financiado con Aporte Locales.</p> <p>3.2.9 Construcción de Obras para áreas forestales protegidas de la SEAM. Fortalecimiento de las reservas públicas. Financiado con Aporte Local, será adjudicado. (consecuencia de la reorientación del 3.2.8)</p> <p>3.2.10 Asistencia integral a Comunidades Indígenas, en ejecución.</p> <p>3.3 Inventario de 15.000 km. de caminos vecinales concluidos, finales 2005.</p> <p>3.4 Sistema de monitoreo y evaluación implementado, Mayo 2010.</p>
---	--	---

¹⁰ Según LMS1 – 28 de febrero de 2011.

Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales:

3.1 Fortalecimiento de la DCV

Fueron contratados 3 Consultores para apoyar en el gerenciamiento del programa así como la dotación de equipamientos necesarios. Se realizó el asesoramiento técnico al componente del Plan de Gestión de Mantenimiento (PGM) en la planificación, capacitación y procesamiento de datos relacionados al relevamiento del flujo de tránsito en los tramos atendidos por dicho componente.

3.2 Fortalecimiento de la UA, PGA y Apoyo a Comunidades Indígenas.

- Consultoría para Implementación del Programa de Educación Socio-Comunitario y Ambiental.

Fue contratada para el efecto a la firma GEOSURVEY SRL en agosto 2007 con fecha de vencimiento en Noviembre 2008, presentando atrasos en la ejecución del trabajo. Como consecuencia se genera la OC N°1, con la cual se culminan los trabajos y se da la aprobación en Noviembre de 2009.

- Estudios Ambientales del Plan de Gestión de Mantenimiento – PGM

Licencia Ambiental Convenio Canindeyú Este, venció en diciembre 2007, la cual fue solicitada su renovación a la SEAM por nota UAN°629/2007 del 19 de diciembre de 2007.

Licencia Ambiental Convenio Nueva Durango, venció en diciembre 2007, su renovación no fue solicitada por conclusión de obras.

Licencia Ambiental Itapúa y Alto Paraná, venció en febrero de 2010.

Licencia Ambiental Caazapá, venció en julio 2010, cuya renovación fue solicitada a la SEAM el 9 de julio de 2010 por nota UA N° 432/09.

Licencia Ambiental para los Contratos de los Departamentos de San Pedro, Guairá y Caaguazú, venció en diciembre de 2008, cuya renovación fue solicitada el 12 de diciembre 2008 sin obtener respuesta por parte de la SEAM. Las obras finalizaron en Enero de 2009.

Cabe señalar el Decreto N° 4066 Decreto N° 4066 “Por el cual se amplía el Artículo 17 del Decreto N° 14.281 de la Ley N°294/93 de Evaluación de Impacto Ambiental”, mecanismo que permitió solucionar los problemas de atrasos de emisiones de las licencias ambientales por parte de la SEAM (ver Anexo)

- Adquisición de vehículos.

Estas compras presentaron atrasos en la elaboración de las especificaciones técnicas y su correspondiente aprobación (2005), en el momento de lanzar la licitación no se contaba con la disponibilidad presupuestaria (2006). El EEN aprobó autorizó la compra en Agosto 2007, dando inicio al proceso licitatorio en Octubre 2007. La adjudicación fue otorgada en Enero de 2008 y la entrega de los vehículos en Junio de 2008.

- Fomento a las reservas privadas forestales

Estas acciones fueron re-iniciadas bajo el nuevo enfoque del año 2006, a fin de convocar a las firmas interesadas en la implementación del programa en el año 2007. En Diciembre 2009 fue suscripto el Convenio Marco entre la SEAM y el MOPC con el objeto de lograr una mejor coordinación interinstitucional entre ambas. En Junio 2010 fue aprobado el pliego de bases y condiciones para el segundo llamado para la LPN para la Construcción de Obras para las áreas Forestales Protegidas de la SEAM. Será financiado con recursos locales, actualmente adjudicado a la Empresa MGA Consultora pendiente de inicio de ejecución.

- Fortalecimiento a la Fiscalización Forestal

De igual manera que en el subcomponente Fomento a las Reservas Privadas, en el subcomponente de Fortalecimiento a la Fiscalización Forestal fue analizado, con conocimiento del Banco, la alternativa de ejecutar con la Secretaría del Ambiente un Programa de Monitoreo de la deforestación en el Área de influencia de los tramos camineros que comprende el PNCR-2, denominado “Programa de Determinación del Cambio del Uso de los Suelos y Cobertura Vegetal”.

El objetivo fue determinar los Cambios producidos en el Uso de la Tierra y la Cobertura Vegetal a fin de establecer el avance de la deforestación por efectos del mejoramiento de los caminos, y otras causas.

En ocasión de la presencia de la Misión Especial del BID (12 al 16 de marzo de 2007), ya se había alertado que este subcomponente no representaba una medida de mitigación de impactos ambientales negativos de obras de mantenimiento y rehabilitación vial, lo cual fue tratado nuevamente en ocasión de la reunión de trabajo efectuada entre técnicos de la Unidad Ambiental y el Banco, en fecha 7 de mayo de 2007.

En consecuencia se acordó sustituir el referido Monitoreo, por otra medida que se consideró más apropiada para mitigar impactos negativos de las obras del PNCR 2 y que además es más efectiva como inversión. El programa a implementar sería el de Fortalecimiento de otras Reservas Públicas bajo dominio de la SEAM. A través de la Carta CPR/C/2007/1639 del 11 de mayo de 2007, el BID comunicó que los TdR para el Monitoreo de la Deforestación quedaban sin efecto.

Por lo tanto este programa se sustituyó por el de Programa de Fortalecimiento Reservas Públicas administradas por la SEAM.

- Asistencia Integral a Comunidades Indígenas

Fueron contratados 3 paquetes de obras, a través de consultorías para la implementación del Plan de Asistencia Integral a Comunidades Indígenas – PAICI

Paquete 1 – la firma contratada es el Ing. Arsenio Silverio Domínguez Chávez, siendo la orden de inicio del contrato el 5/Abril/2010 por 4 meses.

Paquete 2 – la firma contratada fue OMG Construcciones, con orden de inicio de contrato el 28/06/2010 por 4 meses.

Paquete 3 – la firma contratada fue Sociedad Constructora Chaco SA, con plazo contractual de 180 días.

3.3 Inventario de Red Caminos Vecinales

Los trabajos de consultoría se desarrollaron conforme a los términos de referencia y a la propuesta técnica presentada, y concluyeron en el plazo previsto, segundo semestre del año 2005.

3.4 Monitoreo del Programa
 La firma GEOSURVEY SRL fue contratada para realizar el Diseño e implementación de un Sistema de Monitoreo y Evaluación de Proyectos. La Orden de Proceder por parte del MOPC fue el 28 de setiembre de 2007. El informe final de la consultoría fue aprobado el pasado 20/mayo/2010 mediante la nota CPR/C/2010/1372
☐ N/A
Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado. Describir brevemente las consecuencias de estos cambios.
 El componente no fue reestructurado, pero uno de los subproductos fue cancelado y direccionado los recursos financieros de acuerdo a lo expuesto anteriormente.
☐ N/A

4. COSTOS CONCURRENTES 4.1 Adquisición de tierra para comunidades indígenas. Costo total Costos Concurrentes: 0 USD Contrapartida: 0 USD BID: 0,00 USD Desembolso BID %: 0,0 (monto reprogramado) Clasificación: MS	<u>Productos Planeados</u> 4.1 Adquisición de 3.000 Ha de tierras para comunidades indígenas, Mayo 2006	<u>Fin de Proyecto</u> <u>Término de Proyecto</u> 4.1 Adquisición de 3.579,943 Ha de tierras para comunidades indígenas, Marzo 2008
Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales: <p>Este componente fue manejado en el contexto del Plan Consolidado de Adquisición de Tierras (PCAT). El mismo incluye la adquisición de tierras tanto para asentamientos de comunidades indígenas (Contratos de Préstamos BID N° 1230; 933 y 1278), así como para áreas protegidas contempladas en el Programa de Préstamo BID N°933.</p> <p>En fecha 30 de agosto de 2006, a través de la Nota S N°372 del MOPC, se comunicó al Banco el estado de Situación de las adquisiciones realizadas por el MOPC, destacando las grandes dificultades y las demoras existentes en los procesos tanto en el nivel interno como fuera del Ministerio para concretar la adquisición de tierras. Asimismo, se incluyó un informe sobre la adquisición de un total de 3.574,943 Ha tierras para comunidades indígenas en el área de influencia del Programa, efectuadas por el Gobierno paraguay a través del INDI con fondos del Presupuesto General de Gastos de la Nación, solicitando la incorporación de las mismas como parte del cumplimiento de las metas del Programa.</p> <p>En fecha 4 de marzo de 2008 se firmó una Ayuda Memoria para formalizar el reconocimiento por parte del Banco de las compras de tierras efectuadas por el Gobierno Nacional a través del INDI.</p> <input type="checkbox"/> N/A		
Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado. Describir brevemente las consecuencias de estos cambios. <input checked="" type="checkbox"/> N/A		

Resumen del Progreso en la Implementación Clasificación (PI):			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (I)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

D. Costos del Proyecto

Categorías de Inversión		BID – Planeado (US\$)	BID – Actual (US\$)	Variación	% Diferencia
01.00.00.00	INGENIERIA Y ADMINISTRACION	4.900.000	6.129.397	1.229.397	25,09%
01.01.00.00	INGENIERIA	2.100.000	2.060.117	-39.883	
01.02.00.00	SUPERVISION	2.800.000	4.069.280	1.269.280	
02.00.00.00	OBRAS VIALES	57.400.000	55.911.464	-1.488.536	-2,59%
02.01.00.00	MEJORAMIENTO C.V. PRINCIPALES	50.000.000	44.447.464	-5.552.536	
02.02.00.00	PLAN DE GESTION DE MANTENIMIENTO	7.400.000	8.014.000	614.000	
02.02.01.00	Mantenimiento vial por Contrato	2.050.000	1.983.203	-66.797	
02.02.02.00	Mantenimiento vial por Convenio	1.650.000	4.130.797	2.480.797	
02.02.03.00	Rehabilitación de Áreas Críticas	1.800.000	-	-1.800.000	
02.02.04.00	Adquisición Equipo Mantenimiento Vial	1.900.000	1.900.000	-	
02.03.00.00	2da. ETAPA DEF. COS. ALBERDI-CON	-	3.450.000	3.450.000	
03.00.00.00	FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	3.980.000	4.835.139	855.139	21,49%
03.01.00.00	FORT. INST. DCV	1.290.000	1.477.500	187.500	
03.02.00.00	FORT. INST. DMA E IMPL. PGA	940.000	1.790.298	850.298	
03.03.00.00	INVENT. C.V. Y PLAN DE INVERS.	1.450.000	1.394.841	-55.159	
03.04.00.00	MONITOREO DEL PROGRAMA	300.000	172.500	-127.500	
04.00.00.00	COSTOS CONCURRENTES	50.000	-	-50.000	-100%
04.01.00.00	ADQ. DE TIERRAS COMUN. INDIG.	50.000	-	-50.000	
87.00.00.00	CAPITALIZACION CHARGES	670.000	124.000	-546.000	-81,49%
87.01.00.00	FIV	670.000	124.000	-546.000	
TOTAL		67.000.000	67.000.000	-	

IV. IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO

A. Análisis de los factores críticos

- 4.1 **Componente del Programa no acordes a las necesidades.** Durante el primer semestre del 2004, el Marco Lógico del proyecto fue sometido a un proceso de retrofiting que resulto en una reformulación de sus componentes, indicadores y estructura financiera, con replanteo de las metas intermedias para reflejar plazos realistas manteniendo los objetivos de desarrollo.
- 4.2 **Retrasos en la ejecución de obras.** En el componente de mejoramiento de caminos vecinales principales, se terminaron los cinco contratos de mejoramiento de caminos vecinales de la muestra representativa en un total de 255 km. Se ejecutó el mejoramiento de 730 km. de caminos vecinales principales licitados en dos tandas, la primera de 255 km iniciada a fines del año 2002; y la segunda de 475 km iniciada en enero de 2005. Las obras de los 730 km de mejoramiento debían concluir en el año 2005, sin embargo hubo demoras debido a factores muy diversos como retrasos en los procesos licitatorios, modificaciones de obras, escasez de cemento portland. De esta forma, las obras de los tramos incluidos en la segunda tanda de 475 km concluyeron a fines del 2006, destacándose sin embargo el cumplimiento del 100 % de la meta (730 km).
- 4.3 En cuanto a los diseños de caminos, los 255 km de la primera tanda licitada fueron diseñados como muestra para la Fase I durante el desarrollo del PNCR 1; y durante el desarrollo de la Fase II fueron diseñados un total de 730 km de los cuales 475 km

fueron licitados en la segunda tanda como se mencionara y los restantes quedan como muestra para la Fase II y/o para ser incluidos en otros Programas.

- 4.4 Los retrasos se dieron por demoras internas en el MOPC, en los procesos licitatorios, aunque en menor medida por ineficiencia de algunas contratistas y por condiciones climáticas, sin embargo los proyectos ejecutivos han sido confiables y las consultoras han asumido sus responsabilidades.
- 4.5 En las licitaciones de estas obras se modificaron los requisitos tradicionales para proponentes y como resultado se obtuvo un ahorro de cerca 15% por debajo del monto referencial total para este subcomponente, aprox. USD5,5 millones¹¹.
- 4.6 **Rehabilitación de áreas críticas.** Se tenía prevista la ejecución de obras de rehabilitación en sectores puntuales en aproximadamente 400 Km. de la red principal, en zonas consideradas críticas por afectar al tránsito vial y que no se podía esperar a la ejecución del mejoramiento integral previsto en la Fase 2 del Programa.
- 4.7 En el 2006 fue aprobada la propuesta de cambio para reorientar los recursos disponibles para el componente de Rehabilitación de Áreas Críticas a la modalidad de mantenimiento por convenio. El cambio implicó también la eliminación de la Contratación de los Servicios de Consultoría para la Identificación y Cuantificación de Áreas Críticas.
- 4.8 **Procesos licitatorios prolongados.** Los procesos licitatorios, sobre todo para grandes adquisiciones son prolongados, situación que en la mayoría de los casos, no se ve reflejado en los plazos de ejecución. Consecuentemente por más que las obras se ejecuten dentro de tiempos razonables, si los plazos y cronogramas no son realistas, nunca se lograrán cumplir los plazos programados.,
- 4.9 **Plan de Gestión de Mantenimiento (PGM)**¹²
- 4.10 **Personal afectado a los 4 convenios:** se ha encontrado en los diferentes convenios que la insuficiente cantidad de RRHH asignados para las gestiones administrativas, generaron dificultades operativas. Asimismo, se ha observado una alta rotación del personal en tiempos de zafra debido a oportunidades mejores en temporada de cosecha generando dificultades en la capacidad operativa de las estructuras organizativas.
- 4.11 **Logística:** en los diferentes convenios se resalto que la cantidad de vehículos asignados para trabajos administrativos y de control fueron insuficientes, así como la dotación de equipamientos tecnológicos en relación a la cantidad de RRHH asignados.
- 4.12 **Evaluaciones:** representantes de los convenios sugirieron una revisión de los indicadores utilizados por parte del MOPC para la evaluación de los productos/resultados entregados en el marco de los convenios, principalmente aquellos

¹¹ Este monto ha sido reprogramado para financiar la ejecución de la segunda etapa de la construcción de los muros de Alberdi y Concepción, la fiscalización de la obra y la incorporación del Convenio de Mantenimiento Caazapá por 451 km.

¹² Información relevada durante el taller de cierre del PGM.

relacionados con puentes de madera y carteles de señalización teniendo en cuenta el alto porcentaje de hurto de estos últimos.

- 4.13 **Rendiciones de Cuenta:** en los diferentes convenios manifestaron la cantidad excesiva de copias de documentaciones que deben de remitir al MOCP (3 copias de cada una), para lo cual se solicito la definición de una lista control de documentos mínima para realizar las rendiciones cuentas, así como la definición de un tiempo máximo para que la UGP emita sus comentarios respecto a las rendiciones presentadas por ellos.

B. Desempeño del Prestatario/Agencia Ejecutora

- | | | | | |
|---|------|---|------|------------------------------|
| 1. Participación y calidad de sus contribuciones durante el diseño del proyecto | Baja | ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → | Alta | <input type="checkbox"/> N/A |
| 2. Organización de la Unidad Coordinadora / Ejecutora del proyecto (personal, infraestructura, coordinación, comunicación, etc.) | Baja | ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> → | Alta | <input type="checkbox"/> N/A |
| 3. Coordinación e integración de la Unidad Coordinadora / Ejecutora de Proyecto con el Organismo Ejecutor | Baja | ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> → | Alta | <input type="checkbox"/> N/A |
| 4. Monitoreo y evaluación de resultados (línea de base, sistemas, procedimientos, recolección, análisis y reporte de información, etc.) | Baja | ← <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → | Alta | <input type="checkbox"/> N/A |
| 5. Capacidad gerencial y proceso de toma de decisiones de la Unidad Coordinadora / Ejecutora de Proyecto | Baja | ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → | Alta | <input type="checkbox"/> N/A |
| 6. Cumplimiento oportuno de políticas, procedimientos del Banco y cláusulas contractuales | Baja | ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → | Alta | <input type="checkbox"/> N/A |
| 7. Gerencia financiera (disponibilidad de recursos de contrapartida, desembolsos, calidad de los EFAs, etc.) | Baja | ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> → | Alta | <input type="checkbox"/> N/A |
| 8. Oportunidad y eficiencia en la adquisición de obras, bienes y servicios de consultoría | Baja | ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → | Alta | <input type="checkbox"/> N/A |
| 9. Liderazgo de la alta gerencia del Organismo Ejecutor, sentido de propiedad y apoyo a la ejecución del proyecto | Baja | ← <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> → | Alta | <input type="checkbox"/> N/A |
| 10. Acciones concretas por asegurar la sostenibilidad del proyecto | Baja | ← <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> → | Alta | <input type="checkbox"/> N/A |

Clasificación del Desempeño del Prestatario/Agencia Ejecutora			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

C. Desempeño del Banco

- 4.14 **El Prestatario califica el desempeño del Banco como satisfactorio. El comentario que incluye es el siguiente:** “El desempeño del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en cuanto al desarrollo e implementación del Programa de Nacional de Caminos Rurales Segunda Etapa Fase I ha sido satisfactorio, teniendo en cuenta que el papel del mismo no se limitó solamente en la provisión de recursos financieros, sino en apoyar e

impulsar la gestión y el fortalecimiento del organismo ejecutor en este caso el MOPC.”

Clasificación del Desempeño del Banco			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

V. SOSTENIBILIDAD

A. Análisis de Factores Críticos

- 5.1 Tanto la viabilidad como la sostenibilidad del programa descansan sobre las acciones de descentralización de las tareas de mantenimiento, a su vez en el fortalecimiento institucional de los gobiernos locales, a través de la operación de las oficinas de la zona a ser intervenida.
- 5.2 La sostenibilidad del mantenimiento de los caminos vecinales en el largo plazo es una de las materias pendientes detectadas, que dependerá de la consolidación de una gestión adecuada y eficiente, que pasa por los avances en los procesos de descentralización, tercerización, mantenimiento con microempresas/cuadrillas de mantenimiento vial, con la correspondiente captación y disponibilidad oportuna de recursos requeridos para ello.

B. Riesgos Potenciales

- 5.3 El mantenimiento vial presenta continuos problemas de sostenibilidad debido a: (i) asignación presupuestaria insuficiente, (ii) puntos negativos de la experiencia obtenida con la ejecución de los Convenios y Contratos, (iii) falta de integralidad de los componentes de mantenimiento entre los distintos proyectos a cargo del mismo ejecutor.
- 5.4 En el marco de sus programas de mantenimiento, el MOPC contempla: En la operación 1822/OC-PR se financia contratos de mantenimiento de vías pavimentadas de la Región Oriental mediante contratos de gestión de Mantenimiento por Niveles de Servicios (GMANS); en el PR-L1019 (Caminos Vecinales II – Segunda Fase) se tiene previsto la continuación del mantenimiento vial por Convenio y 1278/OC-PR acciones de mantenimiento en la Región Occidental del país, mantenimiento de la Ruta 9 y troncales principales no pavimentado de la 9. Adicionalmente el BIRF a través del préstamo 7106-PA también incluye tareas de mantenimiento en rutas nacionales y caminos departamentales, en los Departamentos de San Pedro, Caazapá y Caaguazú.

C. Capacidad Institucional

- 5.5 Como resultado del SECI efectuado para la operación 1822/OC-PR se realizaron acciones con el objeto de fortalecer todas las Direcciones, Departamentos, Unidades y Divisiones intervinientes en la ejecución del programa, con lo cual se fortaleció y continuara fortaleciendo a la Unidad Ambiental, entre otras. Se implemento el Sistema de Preparación de Desembolsos (SISPREDES), con el cual se logro mejorar sustancialmente la calidad de las solicitudes y el proceso de revisión de los desembolsos, disminuyendo notoriamente los tiempos de revisión y los rechazos o

descuentos parciales que eran comunes en las solicitudes de desembolsos recibidas por el Banco.

Clasificación de Sostenibilidad (SO)			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

VI. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

A. Información sobre Resultados

6.1 Factores críticos para medición de desempeño durante la implementación

- La implementación continua del modelo de gestión basado en resultados, a ser consolidado en la segunda fase del programa permitirá recolectar información para la medición de los resultados de impacto de la primera fase y las que generará la segunda fase a implementarse.
- Si bien es cierto se tienen fiscalizaciones de obras, las mismas no contemplan el monitoreo coordinado con otros componentes.
- En base a los puntos críticos de la implementación de los Convenios, manifestados por sus representantes en el taller de cierre del PGM, los mismos sugirieron incluirlos en la segunda fase del programa para convertirlos en acciones a ser implementadas/mejoradas/desarrolladas.

6.2 Medidas adoptadas

- Las fiscalizaciones técnicas y ambientales de obras si tienen procedimientos bien definidos.
- El monitoreo ambiental también contaba con procedimientos bien definidos.

B. Seguimiento Futuro y Evaluación Ex-Post

6.3 El seguimiento de los indicadores de efectos directos y futuros impactos potenciales, el MOPC plantea realizar una evaluación de las actividades e insumos necesarios para continuar con el sistema de monitoreo desarrollado, teniendo en cuenta la continuación del programa mediante su segunda fase de intervención.

6.4 Por otro lado en el taller de cierre se acordó con el MOPC la realización de una evaluación Ex – Post al termino de la segunda fase del programa.

VII. LECCIONES APRENDIDAS

7.1 Que los cronogramas de ejecución sean elaborados teniendo en cuenta los tiempos reales del MOPC y en otras instituciones del Gobierno.

7.2 Se evidencio la necesidad de contar con un sistema de gerenciamiento que permita articular una adecuada coordinación de los diferentes componentes del Programa

- (sociales, ambientales, liberación de franjas), fundamentalmente en la etapa de ejecución, donde se evidencio la necesidad de un monitoreo más eficiente que incluya todos los aspectos señalados.
- 7.3 Analizar la disponibilidad financiera de las gobernaciones y/o distritos del país, en el momento de establecer metas a ser cumplidas por ellos y que afecten directamente a los resultados de programa.
 - 7.4 Con respecto a la compra de tierras, como medida de compensación de impactos ambientales y sociales atribuibles al Programa, y, considerando la lentitud de los procesos, tanto en el ámbito interno del MOPC como externo, para concretar la adquisición de tierras, se recomienda en lo posible no incluir este tipo de compromisos en futuros Programas.
 - 7.5 Para las adquisiciones de tierra con características específicas en la etapa de planificación prever los plazos necesarios, puesto que no es un proceso sencillo y además del MOPC intervienen otras instituciones, siendo: (i) identificación de las tierras adecuadas, (ii) negociación con los propietarios o en su defecto la expropiación, (iii) acciones para obtener los fondos para el pago definitivo de las mismas. En este proyecto, la adquisición de algunas tierras previamente negociadas se vio imposibilitada por la falta de disponibilidad de fondos en forma oportuna.
 - 7.6 Se ha observado que algunas medidas de mitigación recomendadas para mitigar impactos en carreteras a ser pavimentadas, también son “extrapoladas” para caminos vecinales, se recomienda que la Unidad Ambiental controle para que las medidas de mitigación de impactos en caminos vecinales, sean proporcionales a la gravedad de los impactos potenciales para este tipo de obras.
 - 7.7 El Plan de descentralización del mantenimiento puesto en marcha por el gobierno se ha mantenido y en el proceso se han fortalecido las instituciones regionales y locales, como gobernaciones y municipalidades que han participado en el programa, con lo cual se ha garantizado un adecuado mantenimiento de los caminos durante todo el año de intervención, razón suficiente para recomendar que se siga implementando este mecanismo.
 - 7.8 Evitar el desfase entre la ejecución de las obras y la implementación de las medidas de mitigación ambiental y social establecidas para el programa.
 - 7.9 En el proceso de liberación de franja de dominio y otras áreas afectadas por las obras del Programa, se recomienda establecer mejores mecanismos de comunicación con los propietarios, ocupantes y/o arrendatarios, mediante la designación de una persona (con suficiente conocimiento y autoridad) que resida en el área y donde los afectados recurran para aclarar sus dudas respecto a las afectaciones/indemnizaciones. Es de extrema importancia mantener un solo canal de comunicación.
 - 7.10 Continuar con las gestiones de concientización con las autoridades del MOPC y Ministerio de Hacienda, respecto a la importancia del mantenimiento vial, dado que no se puede expandir su implementación, debido a la escasa asignación de recursos financieros en el Presupuesto General de Gastos de la Nación.

- 7.11 Los resultados de los procesos licitatorios evidencian que, en la medida que se logre implementar licitaciones más abiertas y transparentes, se traducen en menores costos con ahorros significativos, tanto en la construcción como en el mantenimiento
- 7.12 Considerando la frecuencia con que se introducen medidas de mitigación de impactos potenciales sobre comunidades indígenas ubicadas en el área de influencia de los tramos a ser mejorados, se recomienda analizar con extremo cuidado las solicitudes de algunos líderes indígenas para mejorar los accesos a sus comunidades.
- 7.13 Se recomienda mejorar la coordinación con el INDI a fin de facilitar las gestiones futuras para la segunda fase del programa.
- 7.14 Vincular a las organizaciones indígenas locales o regionales en la definición e implementación de los programas.
- 7.15 En los trabajos de puesta a punto para contratos de mantenimiento en lo que respecta a puentes de madera se debe establecer una intervención mínima que asegure una mejor competencia entre los oferentes.
- 7.16 Transferencia de responsabilidades de mantenimiento de caminos rurales a los Gobiernos Locales de manera articulada, participativa y consensuada impulsa la descentralización.
- 7.17 La DCV logro resultados satisfactorios en la modalidad de “Mantenimiento por Niveles de Servicio”.
- 7.18 El MOPC debería de incorporar funcionarios de planta a la DCV para dar sostenibilidad al programa.

Contrato de Préstamo No. 1230/OC-PR
Programa de Nacional de Caminos Vecinales – 2da. Etapa Fase 1
Ayuda memoria de la Reunión del Taller de Cierre del Proyecto
Asunción - Paraguay

Lugar: Oficinas de la Representación del BID en Asunción.

Fecha: 29 de noviembre de 2010.

Hora: de 8:30 a 13:00 Horas.

Asistentes: Participan en la Reunión representantes del nivel gerencial, técnico y administrativo del Ejecutor Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). También participó personal de la Representación en Asunción. A continuación se presenta la lista de Asistentes:

- Benigno R: Lezcano, MOPC – Director de Caminos Vecinales
- Carlos Bordón, MOPC – Jefe de la Unidad Ambiental
- Alcides Moreno, MOPC – Coordinador General de Proyectos
- Luis Ugarte, MOPC – Coordinador PNCR2
- Nelson Rivet Valdez, MOPC – Coordinador del PGM
- Mariela Gauto, MOPC – Asistente Técnico PNCR2
- Cesar Balbuena, MOPC – Supervisión Ambiental
- Gladys Toro Lezcano, MOPC - Especialista Tema Indígena
- Eduardo Benítez Colmago, MOPC - Jefe de Operaciones DCV
- Miguel Ángel Rivelli, MOPC – Jefe del Depto de PyP DCV
- Rodolfo Segovia, MOPC – Jefe d Ejecución DCV
- Lisa Medina Rojas, MOPC – Jefa Unidad Administrativa DCV
- Olga Helman de Ruffinelli, MOPC – Dirección de Crédito Publico
- Juan Manuel Leño, BID
- Fernando Yaluk, BID
- Alberto Degea, BID
- Patricia Nardelli, Consultora

▪ **Objetivos principales del Taller:**

El Taller tuvo como objetivo evaluar en forma participativa el Programa de Caminos Vecinales mediante la exposición del Informe de Terminación de Proyecto (PCR por sus siglas en inglés), identificando y haciendo públicos los resultados logrados por el programa, además de identificar las tareas críticas pendientes y el compromiso por parte de los involucrados para garantizar la sostenibilidad de aquellos impactos, efectos, productos y acciones iniciados por el proyecto.

Para contribuir a lograr los objetivos del Taller, antes de su inicio el Organismo Ejecutor y el Banco prepararon un borrador de las secciones del PCR bajo su responsabilidad, el cual fue analizado y discutido en conjunto en varias

oportunidades. Esta Ayuda Memoria recoge los principales puntos tratados y los compromisos adquiridos por parte de los involucrados.

▪ **Desarrollo y Eval. Participativa del Informe de Terminación del Proyecto:**

El Taller fue iniciado con las palabras del Sr. Juan Manuel Leño, Especialista de Infraestructura de la Representación, quien explicó los motivos de la realización del Taller participativo, la importancia que reviste para el Banco, los objetivos del mismo y la agenda del día.

Seguidamente tomó la palabra la Consultora Patricia Nardelli, para exponer en detalle la evaluación de los resultados obtenidos por el proyecto, la evaluación de la sostenibilidad del proyecto y la evaluación de las lecciones aprendidas en el desarrollo del mismo, tanto desde el punto de diseño del proyecto como de su ejecución.

La participación de los Asistentes se dio simultáneamente con la presentación del documento, mediante comentarios específicos que puntualizaban los aspectos relevantes de la operación, complementando la información sobre los resultados obtenidos, ratificando compromisos puntuales orientados a propender por la sostenibilidad de aquellos impactos, efectos, productos, y acciones que fueron iniciados por el programa y que están generando los beneficios esperados y asimilando las lecciones aprendidas a ser aplicadas en actuales y futuras operaciones de financiamiento.

▪ **Evaluación de Resultados**

El Programa obtuvo una calificación de logro probable de sus objetivos de desarrollo, alcanzando un desembolso del 90,16 % del total del monto del programa, de acuerdo a los indicadores:

Indicador 1.1: meta lograda, los 1.080 Km de la red de caminos vecinales principales transitables durante todo el año, con el ello se logro el incremento de 730 Km sobre los 350 km que se tenía al comienzo del programa.

Indicador 1.2 y 1.3: la meta fue superada, los 1.255 km de caminos mantienen señalización vertical mínima, incorporan medidas de seguridad vial adecuadas y cumplen los requerimientos ambientales de la legislación nacional y las normativas de las ETAGs

Indicador 2.1: meta lograda, los 2.552 km. de caminos vecinales están en un programa de mantenimiento, de los cuales 1.756 km. son mantenimiento por convenio y 796 km. son mantenimiento por contrato.

Cabe mencionar que durante el primer semestre del 2004, el Marco Lógico del proyecto fue sometido a un proceso de retrofiting que resulto en una reformulación de sus componentes e indicadores, para lo cual se hizo una reprogramación del programa en cuanto a metas intermedias a fin de reflejar los plazos realistas para el logro de los objetivos de desarrollo del mismo.

Con relación al resultado de las **Obras**, los participantes involucrados en ellas puntualizaron el lento inicio en la ejecución del Proyecto, pero que posteriormente se obtuvieron los resultados previstos:

Primera Parte de Obras – 255 Km.

- Grupo 1: Arroyos y Estero – Cañada Costa Pucú.
- Grupo 2: Barrio San Pedro – Luz Bella
- Grupo 3: Nueva Carretera, Canindeyú
- Grupo 4: Santa Rosa del Monday, Alto Paraná.
- Grupo 5: Colonia Mbareté, Alto Paraná.

Segunda Parte de Obras – 475 Km.

- Grupo A con 12 contratos de obras
- Grupo B con 6 contratos de obras.

Plan de Gestión de Mantenimiento.

- Mantenimiento por Contrato - 796.40 km. (enero 2009)
- Mantenimiento por Convenio - 1984,17 km. (31 de octubre 2010)
 - ✓ Convenio Itapúa, 484,54 km.
 - ✓ Convenio Alto Paraná Sur: 531,15 km.
 - ✓ Convenio Canindeyú Este: 426.48 km.
 - ✓ Convenio Caazapá: 451,00 km.
 - ✓ Convenio Nueva Durango: 91,0 km.

Asimismo, fueron adquiridos equipamientos para mantenimiento vial, consistentes en:

- ✓ 9 Moto niveladoras
- ✓ 2 Palas cargadoras sobre neumáticos
- ✓ 7 Camiones Volquete
- ✓ 1 Remolcador 6x4 c/ semirremolque
- ✓ 1 Tractor Agrícola 4 x 4 con implementos
- ✓ 1 Niveladora de arrastre
- ✓ Retroexcavadoras sobre neumáticos

Por otro lado, fue construida la 2da Etapa Defensa Costera Alberdi – Concepción con cargos al financiamiento de acuerdo a lo establecido en la 4ta. Modificación del Contrato de Préstamo.

Con relación al resultado de *Fortalecimiento Institucional de la DCV*, fueron contratados 3 Consultores para apoyar en el gerenciamiento del programa así como

la dotación de equipamientos necesarios. Se realizó el asesoramiento técnico al componente del Plan de Gestión de Mantenimiento (PGM) en la planificación, capacitación y procesamiento de datos relacionados al relevamiento del flujo de tránsito en los tramos atendidos por dicho componente.

Las acciones de fortalecimiento de Unidad Ambiental, los estudios ambientales del Plan de Gestión de Mantenimiento y Apoyo a Comunidades Indígenas fueron realizados.

El inventario de la red de caminos vecinales fue realizado en base a las especificaciones técnicas previstas en el plazo estimado.

La firma GEOSURVEY SRL realizó el diseño e implementación de un Sistema de Monitoreo y Evaluación del Programa.

Por último, las adquisiciones de tierras para comunidades indígenas fue ejecutado en el contexto del Plan Consolidado de Adquisición de Tierras (PCAT) del MOPC.

■ **Compromisos para la Sostenibilidad**

- o Tanto la viabilidad como la sostenibilidad del programa descansan sobre las acciones de descentralización de las tareas de mantenimiento, a su vez en el fortalecimiento institucional de los gobiernos locales, a través de la operación de las oficinas de la zona a ser intervenida.
- o La sostenibilidad del mantenimiento de los caminos vecinales en el largo plazo es una de las materias pendientes detectadas, que dependerá de la consolidación de una gestión adecuada y eficiente, que pasa por los avances en los procesos de descentralización, tercerización, mantenimiento con microempresas/cuadrillas de mantenimiento vial, con la correspondiente captación y disponibilidad oportuna de recursos requeridos para ello.
- o El mantenimiento vial presenta continuos problemas de sostenibilidad debido a: (i) asignación presupuestaria insuficiente, (ii) puntos negativos de la experiencia obtenida con la ejecución de los Convenios y Contratos, (iii) falta de integralidad de los componentes de mantenimiento entre los distintos proyectos a cargo del mismo ejecutor.
- o En el marco de sus programas de mantenimiento, el MOPC contempla: En la operación 1822/OC-PR se financia contratos de mantenimiento de vías pavimentadas de la Región Oriental mediante contratos de gestión de Mantenimiento por Niveles de Servicios (GMANS); en el PR-L 1019 (Caminos Vecinales II – Segunda Fase) se tiene previsto la continuación del mantenimiento vial por Convenio y 1278/OC-PR acciones de mantenimiento en la Región Occidental del país, mantenimiento de la Ruta 9 y troncales principales no pavimentado de la 9. Adicionalmente el BIRF a través del préstamo 7106-PA también incluye tareas de mantenimiento en

rutas nacionales y caminos departamentales, en los Departamentos de San Pedro, Caazapá y Caaguazú.

▪ **Lecciones Aprendidas**

Las lecciones aprendidas resultantes de la ejecución del programa revisadas y comentadas durante el desarrollo del taller de cierre fueron:

- ✓ Que los cronogramas de ejecución sean elaborados teniendo en cuenta los tiempos reales del MOPC y en otras instituciones del Gobierno.
- ✓ Se evidencio la necesidad de contar con un sistema de gerenciamiento que permita articular una adecuada coordinación de los diferentes componentes del Programa (sociales, ambientales, liberación de franjas), fundamentalmente en la etapa de ejecución, donde se evidencio la necesidad de un monitoreo más eficiente que incluya todos los aspectos señalados.
- ✓ Analizar la disponibilidad financiera de las gobernaciones y/o distritos del país, en el momento de establecer metas a ser cumplidas por ellos y que afecten directamente a los resultados de programa.
- ✓ Con respecto a la compra de tierras, como medida de compensación de impactos ambientales y sociales atribuibles al Programa, y, considerando la lentitud de los procesos, tanto en el ámbito interno del MOPC como externo, para concretar la adquisición de tierras, se recomienda en lo posible no incluir este tipo de compromisos en futuros Programas.
- ✓ Para las adquisiciones de tierra con características específicas en la etapa de planificación prever los plazos necesarios, puesto que no es un proceso sencillo y además del MOPC intervienen otras instituciones, siendo: (i) identificación de las tierras adecuadas, (ii) negociación con los propietarios o en su defecto la expropiación, (iii) acciones para obtener los fondos para el pago definitivo de las mismas. En este proyecto, la adquisición de algunas tierras previamente negociadas se vio imposibilitada por la falta de disponibilidad de fondos en forma oportuna.
- ✓ Se ha observado que algunas medidas de mitigación recomendadas para mitigar impactos en carreteras a ser pavimentadas, también son “extrapoladas” para caminos vecinales, se recomienda que la Unidad Ambiental controle para que las medidas de mitigación de impactos en caminos vecinales, sean proporcionales a la gravedad de los impactos potenciales para este tipo de obras.
- ✓ El Plan de descentralización del mantenimiento puesto en marcha por el gobierno se ha mantenido y en el proceso se han fortalecido las instituciones regionales y locales, como gobernaciones y municipalidades que han participado en el programa, con lo cual se ha garantizado un adecuado mantenimiento de los

caminos durante todo el año de intervención, razón suficiente para recomendar que se siga implementando este mecanismo.

- ✓ Evitar el desfase entre la ejecución de las obras y la implementación de las medidas de mitigación ambiental y social establecidas para el programa.
- ✓ En el proceso de liberación de franja de dominio y otras áreas afectadas por las obras del Programa, se recomienda establecer mejores mecanismos de comunicación con los propietarios, ocupantes y/o arrendatarios, mediante la designación de una persona (con suficiente conocimiento y autoridad) que resida en el área y donde los afectados recurran para aclarar sus dudas respecto a las afectaciones/indemnizaciones. Es de extrema importancia mantener un solo canal de comunicación.
- ✓ Continuar con las gestiones de concientización con las autoridades del MOPC y Ministerio de Hacienda, respecto a la importancia del mantenimiento vial, dado que no se puede expandir su implementación, debido a la escasa asignación de recursos financieros en el Presupuesto General de Gastos de la Nación.
- ✓ Los resultados de los procesos licitatorios evidencian que, en la medida que se logre implementar licitaciones más abiertas y transparentes, se traducen en menores costos con ahorros significativos, tanto en la construcción como en el mantenimiento.
- ✓ Considerando la frecuencia con que se introducen medidas de mitigación de impactos potenciales sobre comunidades indígenas ubicadas en el área de influencia de los tramos a ser mejorados, se recomienda analizar con extremo cuidado las solicitudes de algunos líderes indígenas para mejorar los accesos a sus comunidades.
- ✓ Se recomienda mejorar la coordinación con el INDI a fin de facilitar las gestiones futuras para la segunda fase del programa.
- ✓ Vincular a las organizaciones indígenas locales o regionales en la definición e implementación de los programas.
- ✓ En los trabajos de puesta a punto para contratos de mantenimiento en lo que respecta a puentes de madera se debe establecer una intervención mínima que asegure una mejor competencia entre los oferentes.
- ✓ Transferencia de responsabilidades de mantenimiento de caminos rurales a los Gobiernos Locales de manera articulada, participativa y consensuada impulsa la descentralización.
- ✓ La DCV logro resultados satisfactorios en la modalidad de “Mantenimiento por Niveles de Servicio”.

- ✓ El MOPC debería de incorporar funcionarios de planta a la DCV para dar sostenibilidad al programa.

Anexo – Lista de Participantes.



BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

AYUDAMEMORIA

REPRESENTACION EN PARAGUAY

Operación:	1230 / OC - PR	
Ejecutor:	MOPC - DCV	
Fecha:	29 - NOV - 2010	
Motivo:	Follet PQR	
Participantes:		
Nombre	Cargo	Email
Benigno R. Izciano	Director D.C.V. (MOPC)	bizciao@mopc.gov.py
CARLOS A. BORDÓN R.	JEFE UNIDAD AMBIENTAL MOPC	ua@mopc@hotmail.com
Alcides Moreno	Coord. Gral. Proyectos	amorenos@mopc.gov.py
Luis Ugarte	Coord. PNCR 2	lugarte@mopc.gov.py
Nelson Rivet Valdez	Coord. PAM	prgu@mopc.gov.py
Marcela Gauto	Asistente técnico ^{PNCR2}	mgauto@mopc.gov.py
Juan M León.		
Fernando Yokuk		

COMENTARIOS:



BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

AYUDAMEMORIA

REPRESENTACION EN PARAGUAY

Operación:	1230/OC-PR	
Ejecutor:	MOPC	
Fecha:	29 de noviembre de 2010.	
Motivo:	Taller de Cierre PCR	
Participantes:		
Nombre	Cargo	Email
CESAR O. BALBUENA	SUPERV. AMBIENTAL DA/MOPC	cesarbalbuenach@gmail.com
Diego S. Toro Lezcano	Consultor - Tercera Sndignia	torogdc@321@hotmail.com
Eduardo Benítez Colnago	Jefe de Operaciones DCV-MOPC	ebenitez@mopc.gov.py
Miguel Angel Rivelli	Jefe del Dpto. de P.R. (DCV)	mrivelli@mopc.gov.py
Rodrigo Segovia	Jefe Dpto. de Ejecución DCV	rsegovia@mopc.gov.py
Lisa Medina Rojas	Jefa Unidad Adm. DCV	lmedina@mopc.gov.py
Olga Helman de Ruffinelli	Dirección de Crédito Público	ohelman@mopc.gov.py

COMENTARIOS:



Banco Interamericano de Desarrollo
Informe de Terminación de Proyecto – 2010 PCR
Evaluación del Prestatario

Nombre del Proyecto: Programa Nacional de Caminos Rurales Segunda Etapa Fase I	
Agencia(s) Ejecutora(s): Ministerio de Obras Pública y Comunicaciones (MOPC)	
Prestatario: República del Paraguay	
Fecha de Aprobación del Proyecto: 08 de Diciembre de 1999	Fecha Efectividad Contrato: 03 de Noviembre de 2000
Fecha Evaluación Prestatario: 30 de diciembre de 2010	Fecha Esperada Taller de Cierre: 29 de noviembre de 2010

Calificación del Desempeño del Proyecto por el Prestatario

La probabilidad de Lograr su Objetivo(s) de Desarrollo:

☒ Muy Probable (MP) ☐ Probable (P) ☐ Poco Probable (PP) ☐ Improbable (I)

Implementación del Proyecto:

☐ Muy Satisfactorio (HS) ☒ Satisfactorio (S) ☐ Poco Satisfactorio (PC) ☐ Muy Insatisfactorio (MI)

Sostenibilidad de Resultados de Proyecto:

☐ Muy Probable (MP) ☒ Probable (P) ☐ Poco Probable (PP) ☐ Improbable (I)

Comentarios:

En cuanto al mejoramiento de los caminos intervenidos en la Fase I, se ve reflejado en la calidad de vida de las comunidades del área de influencia generado por el proyecto, en la facilidad del acceso a los servicios básicos a la comunidad, como ser a puestos de salud, educación y centros de comercialización, a causa del mal estado de los caminos, se veía dificultada estas actividades de los pobladores.

Se ha facilitado el transporte de materia prima a las industrias, como ser el caso de las azucareras en la zona del Departamento de Guairá, a pesar de los daños causados por la sobrecarga de los camiones transportadores de caña dulce, no respetando el peso máximo exigido para la conservación de los caminos en esa zona.

El componente de Mantenimiento de los caminos ha tenido un impacto importante, tanto en la modalidad de Mantenimiento por Convenio con las Gobernaciones y Municipios, los cuales se han desarrollado en los Departamentos de Itapúa, Guairá, Caazapá y Alto Paraná; y el Mantenimiento por Contrato de empresas privadas que han intervenido en los Departamentos de San Pedro, Caaguazú y Guairá. Estas modalidades de Mantenimiento han beneficiado a la población servida mediante la transitabilidad para el traslado de personas, bienes y servicios. La participación de terceros como las asociaciones de municipios que se han sentido involucrados tanto en la administración como en la ejecución de los trabajos, es un aspecto positivo a destacar.

Se han beneficiado además a Comunidades Indígenas en las zonas de Caaguazú, Canindeyú, Alto Paraná y Amambay, en componentes para asistencia a salud, educación medio ambiente y desarrollo Cívico de las Comunidades.

En cuanto a la segunda etapa de las construcciones de los Muros de Protección contra inundaciones en las ciudades de Concepción y Alberdi, los cuales se han ejecutado a través de un remanente del préstamo, se ha ejecutado en un 100% las obras programadas, beneficiando a las poblaciones, completando así la construcción de los muros para la protección contra las inundaciones por desborde del Río Paraguay que actualmente está en época de crecida.

Desempeño del Prestatario

Por favor clasifique su propio desempeño durante la preparación y ejecución del Proyecto:

☐ Muy Satisfactorio (MS) ☒ Satisfactorio (S) ☐ Poco Satisfactorio (US) ☐ Muy Insatisfactorio (MI)

Comentarios:

Por la Coordinación del Proyecto se vio facilitado el seguimiento, monitoreo y ejecución del Programa según el cronograma del proyecto, y ha alcanzado los objetivos propuestos. Financieramente el Programa no ha sufrido inconvenientes significativos que hayan podido retrasar la ejecución del mismo, teniendo en cuenta que los aumentos realizados para cubrir las necesidades en cada Ejercicio Fiscal fueron reutilizados a través de los proyectos encarados por la Dirección de Caminos Vecinales.

Desempeño del Banco

Por favor clasifique el desempeño del Banco durante la preparación y ejecución del Proyecto. Elementos que deben ser considerados, incluir hasta que punto el Banco facilitó la participación en el diseño del proyecto, propuso adecuadas soluciones técnicas a problemas identificados, y respondió a las necesidades del Prestatario (sentido del tiempo a la respuesta del Banco, y selección de tipo de instrumento) así como asistencia técnica (y la flexibilidad de responder a situaciones de emergencia durante la implementación del proyecto).

☐ Muy Satisfactorio (MS) ☒ Satisfactorio (S) ☐ Poco Satisfactorio (PS) ☐ Muy Insatisfactorio (MI)

Comentarios: El desempeño del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en el apoyo a la Unidad Ejecutora en el desarrollo e implementación del Programa de Caminos Vecinales ha sido satisfactorio, teniendo en cuenta que el apoyo del mismo no se limitó solamente en la provisión de los recursos financieros, sino en apoyar e impulsar la gestión y el fortalecimiento del organismo ejecutor en este caso el MOPC.



**MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y
COMUNICACIONES**
DIRECCIÓN DE CAMINOS VECINALES (DCV)
PROGRAMA NACIONAL DE CAMINOS RURALES
2ª ETAPA – 1ª FASE
PRÉSTAMO BID N° 1230/OC-PR

**PLAN DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO
(PGM)**

MANTENIMIENTO DE CAMINOS RURALES

MODALIDAD - CONVENIO

ASPECTOS GENERALES

ÁREAS GEOGRÁFICAS

CONVENIOS

CONVENIO ITAPUA : 484.54 km

CONVENIO ALTO PARANÁ SUR : 531.15 km

CONVENIO CANINDEYÚ ESTE : 426.48 km

CONVENIO CAAZAPÁ : 451.0 km

CONVENIO NUEVA DURANGO : 91.0 km

TOTAL MOD CONV: 1984.17 km



Mantenimiento Vial por Convenio

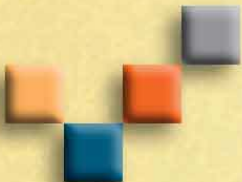
- Suscripción de un Convenio entre el MOPC y una Asociación de Municipios.
- Transferencia de fondos y Equipos Viales.
- Supervisión de obras a cargo del MOPC.

En el Convenio suscripto se detallan:

Los caminos que serán intervenidos.

Las actividades y las cantidades que se llevaran a cabo.

El presupuesto estimado para cada actividad y para cada tramo.





Mantenimiento Vial por Convenio

Elaboración de una Línea Base

Trabajo de Campo

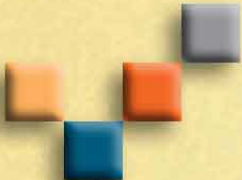
Caracterización de los Caminos

- Ancho de Calzada
- Ancho de Franja de Dominio
- Estado de la Calzada
- Relevamiento de Alcantarillas
- Relevamiento de Cunetas Revestidas
- Relevamiento de Puentes de Madera
- Relevamiento de Puentes de Hormigón

Trabajo de Gabinete

Computo y Presupuesto

- Costos de Rehabilitación
- Costos de Mantenimiento



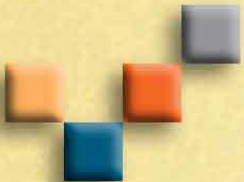
Mantenimiento Vial por Convenio

La Asociación de Municipios designa a un Municipio como La Entidad Ejecutora y ésta es la responsable ante el MOPC de la coordinación de los trabajos con los demás municipios.

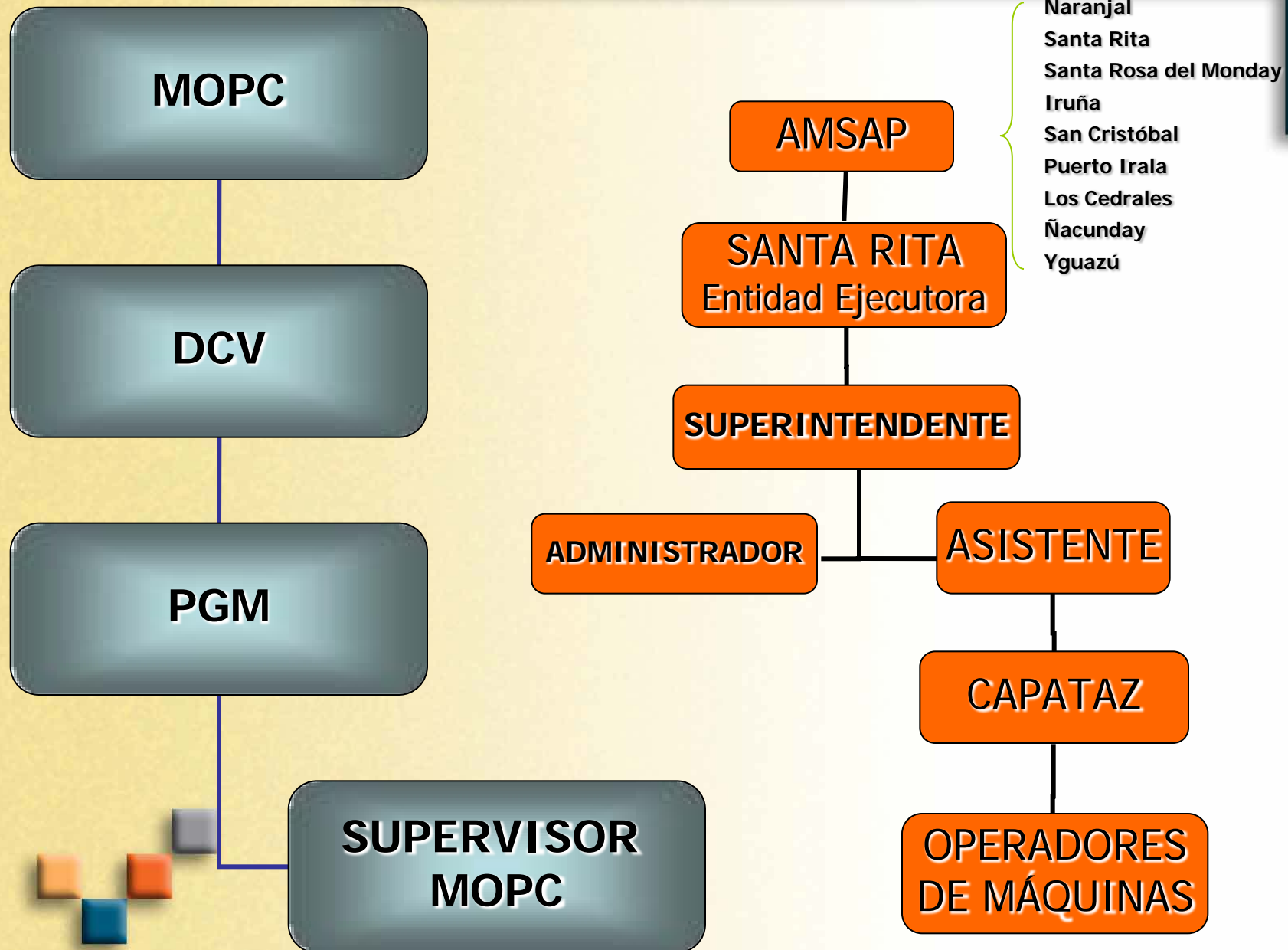
Los fondos van siendo desembolsados a través de cuotas previa solicitud de la Entidad Ejecutora.

La Entidad Ejecutora presenta mensualmente Rendiciones de Cuentas de los gastos efectuados en las actividades de mantenimiento con los fondos transferidos por el MOPC.

El MOPC realiza evaluaciones mensuales de los trabajos realizados y verifica las Rendiciones de Cuentas.



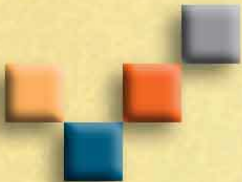
Organigrama Convenio Alto Paraná Sur



Mantenimiento Vial por Convenio

Clasificación de las actividades de Mantenimiento

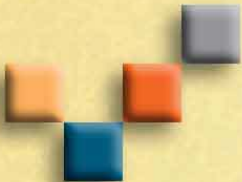
- Mantenimiento Inicial: Se realiza con el objetivo de mejorar las condiciones de transitabilidad de los caminos seleccionados y obtener niveles de servicios predeterminados.
- Mantenimiento Rutinario: Se realiza con el objetivo de mantener los niveles de servicio alcanzados en el Mantenimiento Inicial.



Mantenimiento Vial por Convenio

ASPECTOS GENERALES

- Nueva modalidad de trabajo con Autoridades Locales.
- Planificación conjunta de los trabajos.
- Generación de fuentes de trabajo local.
- Recuperación de la Infraestructura Vial.
- Desarrollo de modelos y esquemas Técnico Administrativo.
- Reconocimiento de la comunidad.
- Transparencia en el manejo de recursos.
- Gran impacto socioeconómico



Mantenimiento Vial por Convenio

El Objetivo

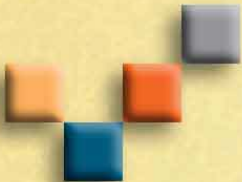
Mantener los tramos
seleccionados

Medición de los
trabajos

Evaluaciones mensuales

Criterio

Niveles de Servicio establecidos



Mantenimiento Vial por Convenio

ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO

- LIMPIEZA DE FRANJA DE DOMINIO (Km)
- MANTENIMIENTO DE EMPEDRADO (m²)
- CONFORMACIÓN DE CALZADA SIN REPOSICIÓN DE MATERIAL (Km)
- CONFORMACIÓN DE CALZADA CON REPOSICIÓN DE MATERIAL (Km)
- REPARACIÓN DE ALCANTARILLAS (Líneas)
- LIMPIEZA DE ALCANTARILLAS (Líneas)
- LIMPIEZA DE CUNETAS REVESTIDAS DE HORMIGÓN (ml)
- REPARACIÓN DE PUENTES DE HORMIGÓN ARMADO (m²)
- REPARACIÓN DE PUENTES DE MADERA (m²)
- PROVISIÓN DE CARTEL DE OBRA (un)
- MANTENIMIENTO DE SEÑALIZACIONES (un)

Mantenimiento Vial por Convenio (PGM)

Control y Transparencia

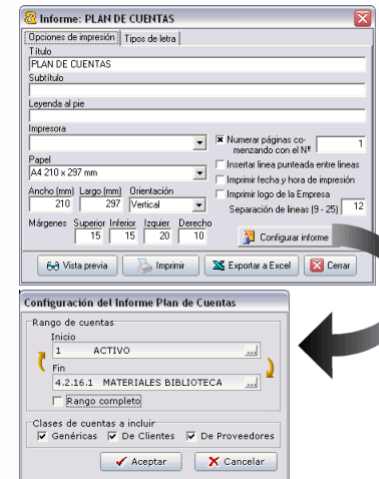
- Control en forma mensual de todas las documentaciones mediante Rendiciones de Cuentas
- Presentación en forma mensual de Informes Técnicos de todas las actividades realizadas en el mes



Mantenimiento Vial por Convenio (PGM)

Control y Transparencia

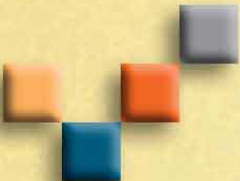
- Verificación de todas las documentaciones presentadas por los Ejecutores mediante el equipo Técnico del Plan de Gestión de Mantenimiento.
- Control se realiza mediante un Manual de Procedimientos y Plan de Cuentas



Mantenimiento Vial por Convenio (PGM)

Planes Viales Participativos

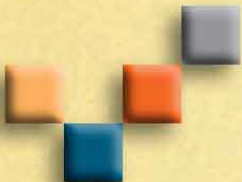
- Desarrollo de Talleres participativos en los Departamentos de Itapúa, Alto Paraná y Concepción.
- Participación de autoridades locales y de la ciudadanía
- Inventario Vial de mas de 2.000 Km de caminos principales en los dos departamentos para su priorización.



Mantenimiento Vial por Convenio (PGM)

Formación de Microempresas

- Formación de Microempresas en los Departamentos de Caazapá e Itapúa para el mantenimiento de Caminos
- Se desarrollan Talleres participativos con la comunidad y las autoridades.
- Desarrollo de jornadas de capacitación a los trabajadores



Mantenimiento Vial por Convenio (PGM)

Tecnología

- Se tienen inventariados 15.000 km de caminos vecinales en toda la región Oriental del País. En Septiembre del 2008 se inventariaron otros 2.000 Km de caminos vecinales en los Dptos. de Itapúa y Alto Paraná.



**FINCA
"LA ARBOLEDA"**

**GRACIAS
POR LA
RUTA
VALOREMOS
TODOS!!! JcG**

MUCHAS GRACIAS