

DOCUMENTO DE TC

I. Información Básica de la TC

▪ País:	Paraguay (PR)
▪ Nombre de CT:	Apoyo a la Elaboración de Estudios de los Proyectos PR-L1084 y PR-L1044
▪ Número de CT:	PR-T1174
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Rafael Acevedo -Daunas (INE/TSP); Jefe de Equipo; Luis Uechi, Giovanna Mahfouz, Nayel Ureña (INE/TSP); Vera Vicentini (TSP/CAR); Oscar Camé (ESG/CPR); Martín Sosa, Santiago Fretes, Shirley Cañete, Martín Daniel, Sosa Sartori (TSP/CPR); Rodolfo Graham (LEG/SGO); y Ernesto Monter (VPS/ESG)
▪ Indicar si es apoyo a operación/TC:	Apoyo Operativo
▪ Préstamo Asociado	Reconversión Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas de Gobierno (PR-L1044) y el Programa de Mejoramiento de Caminos Vecinales (PR-L1084)
▪ Referencia a la Solicitud: (IDBdocs #)	38576623
▪ Fecha del Abstracto de CT:	9 octubre de 2014
▪ Beneficiario:	República del Paraguay y el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)
▪ Organismo Ejecutor y nombre de contacto:	Representación en Paraguay (CPR) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
▪ Financiamiento:	<i>Fondo para Países Pequeños y Vulnerables (SVC)</i>
▪ Financiamiento Solicitado del BID:	US\$366,000
▪ Contrapartida Local, si hay:	N/A
▪ Periodo de Desembolso:	36 meses (incluyendo el periodo de ejecución)
▪ Fecha de inicio requerido:	Noviembre 2014
▪ Tipos de consultores:	Firmas consultoras y consultores individuales
▪ Unidad de preparación:	División de Transporte (INE/TSP)
▪ Unidad Responsable de Desembolso (UDR):	COF/CPR
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Si (La CT sirve de apoyo a la operación PR-L1084, que si está en la Estrategia de País. Adicionalmente, el objetivo de la CT responde a objetivos del plan de gobierno y está comprendido dentro de la Estrategia de País).
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Si
▪ Prioridad Sectorial GCI-9:	Esta TC promueve: (i) infraestructura para la competitividad y el bienestar social; (ii) integración internacional competitiva a nivel regional y mundial; y (iii) protección del medio ambiente y respuestas al cambio climático y aumento de la seguridad alimentaria.

II. Descripción de los préstamos asociados

- 2.1 Programa de Mejoramiento de Caminos Vecinales (PR-L1084).** El objetivo general del programa es contribuir a mejorar la conectividad de la zona rural de los departamentos de la Región Oriental del país, proveyendo un mejor acceso de las zonas productivas a puntos de consumo, y de la población a bienes y servicios sociales y de transporte. Para ello, financiará el mejoramiento del nivel de servicio de una parte de la red prioritaria de caminos vecinales, dándole continuidad mediante su apropiado mantenimiento. La Tabla 1 presenta el listado preliminar de los tramos a ser intervenidos por la operación PR-L1084, el cual prevé: (i) el mejoramiento de aproximadamente 390 km de caminos vecinales, priorizados y seleccionados a través de los Planes Viales Participativos, consistiendo en tareas sencillas, desde el punto de vista de la ingeniería, que buscan dotarles de un estándar que asegure condiciones de transitabilidad aceptables durante todo el año y seguridad vial adecuadas; (ii) el mantenimiento rutinario por un período promedio de tres años de 530 km de caminos vecinales ya intervenidos y/o a rehabilitarse con esta operación, incluyendo el apoyo al desarrollo de microempresas de mantenimiento vial; y (iii) reemplazo de aproximadamente 1.900 m de pequeños puentes de madera que están deteriorados, por puentes de hormigón armado en caminos de la red vecinal secundaria no intervenidos con obras de rehabilitación, y cuyo reemplazo es fundamental para tener un adecuado nivel de confiabilidad de la transitabilidad en dichos caminos. Actualmente, la operación PR-L1084 de US\$125 millones se encuentra en proceso de aprobación por el Banco, previéndose su aprobación en el mes de noviembre del 2014.

Tabla 1. Listado Preliminar de Obras de Mejoramiento

Departamento	Tramo	Longitud Total	U\$\$/km	U\$\$(Total)
Caaguazú	Cruce PY13 - 3 de Febrero -Colonias Unidas	42.86	181,460.65	7,777,403
	PY 13 - Tarumai - Carpa Cue - San Joaquín.	12.64	231,671.75	2,928,331
	Nueva Londres - La Pastora	24.50	333,240.89	8,164,402
Caazapa	Boquerón - San Francisco	26.38	255,702.00	6,745,419
	San Francisco - Buena Vista	14.19	345,140.70	4,897,547
	San Francisco - San Juan Nepomuceno	34.88	218,338.78	7,615,657
Canindeyu	Col. Fortuna – Col. Nueva Durango - Asent. Maracaná	39.85	260,000.00	10,361,000
	Ruta 10 - Araujo Cue	27.55	260,000.00	7,163,000
	Luz Bella-Manduara - Yasy Cañy	35.73	260,000.00	9,289,800
	5.05 Col. Santa Clara - La Paloma	8.76	260,000.00	2,277,600
San Pedro	San Pablo - Estero Yetyty-Volendam	26.48	260,000.00	6,884,800
	Nueva Germania-Aº Ata-Tacuati	70.00	260,000.00	18,200,000
	Lima – Quindy	24.07	144,384.23	3,475,329
	Quindy – Naranjito	4.59	272,932.53	1,252,760
TOTALES		392.48	3,542,871.53	97,033,047

- 2.2 Reconversión Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas de Gobierno (PR-L1044).** El objetivo general de esta operación es contribuir al aumento de la calidad de vida de la población del área de intervención mediante la rehabilitación y mejoramiento de infraestructura urbana y de transporte. Para lograr estos objetivos, el programa ha sido estructurado en los siguientes componentes principales: (i) revitalización urbana de la zona central de Asunción; (ii) construcción del Primer Corredor Metropolitano de Transporte Público (ver Figura 1) con el establecimiento progresivo de un sistema de

transporte integrado y eficiente para la movilización ordenada, rápida y masiva de la población entre el centro de la ciudad de San Lorenzo y el centro de Asunción; (iii) Administración; y (iv) auditorías y evaluaciones. La operación PR-L1044 de US\$160 millones fue aprobada por el directorio en el año 2010 y por el Congreso de la Republica en el año 2014.

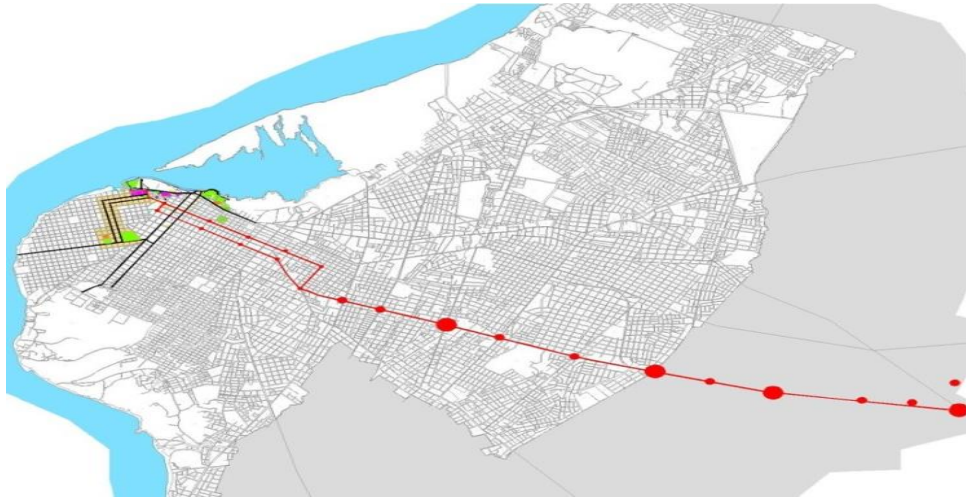


Figura 1. Corredor de Transporte San Lorenzo-Puerto

- 2.3 **Alineación Estratégica.** Dado su apoyo a la operación PR-L1084, esta CT contribuye a mejorar la conectividad interna del país y el acceso a los servicios básicos en las áreas rurales. Por otro lado, por medio de la operación PR-L1044 esta CT apoya la remodelación urbana del área central de la ciudad de Asunción y la mejora de su sistema de transporte público. La rehabilitación de la infraestructura rural y urbana es una condición básica para el mejoramiento de la competitividad, la reactivación y dinamización de la economía. Debido a esto, la CT se encuentra alineada con la Estrategia de País con Paraguay 2014-2018 (GN-2769) y contribuirá a las prioridades de financiamiento del Noveno Aumento General de Recursos del Banco Interamericano de Desarrollo (AB-2764) (GCI-9) de: (i) infraestructura para la competitividad y el bienestar social; (ii) integración internacional competitiva a nivel regional y mundial; y (iii) protección del medio ambiente y respuestas al cambio climático y aumento de la seguridad alimentaria. Adicionalmente, por aplicación del criterio geográfico esta CT busca brindar apoyo a las prioridades de (i) préstamos a países pequeños y vulnerables; y (ii) reducción de la pobreza y aumento de la equidad, alineándose así con el *Fondo para Países Pequeños y Vulnerables (SVC)*.

Objetivos y justificación de la Cooperación Técnica (CT)

- 2.4 **Objetivo.** El objetivo de la presente CT es apoyar el desarrollo de estudios complementarios para las siguientes operaciones: (i) Programa de Reconversión Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno (PR-L1044), actualmente en ejecución; y (ii) Programa de Mejoramiento de Caminos Vecinales (PR-L1084), en proceso de aprobación. Dada la magnitud y condiciones de los proyectos a ser desarrollados en las operaciones indicadas, los estudios de ingeniería y socio-ambientales actualmente disponibles requieren ajustes y complementaciones para una correcta y sustentada evaluación de impacto del proyecto. Esta CT brindará apoyo al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) en la financiación de estos estudios

complementarios y detallados necesarios para la preparación de la operación de préstamo para la ejecución de las nuevas obras relacionadas a caminos vecinales y metrobús.

2.5 Los objetivos específicos son:

- Desarrollar el diseño conceptual para la implementación de una nueva modalidad de gestión de mantenimiento basado en el esquema de contratos tipo CREMA para caminos vecinales.
- Promover la incorporación de mano de obra local dando prioridad a las mujeres en actividades vinculadas al mantenimiento rutinario de la red vial vecinal, a través del apoyo a la formación y capacitación de microempresas con enfoque de género.
- Apoyar el desarrollo de estudios complementarios a nivel de factibilidad del trayecto del primer corredor de transporte público metropolitano.

2.6 Justificación. En el marco de los préstamos asociados a la CT, el Programa de Mejoramiento de Caminos Vecinales (PR-L1084), forma parte de la política vial del MOPC y está alineado con el Plan Nacional de Reducción de Pobreza Extrema (PNRPE) a través del Plan Nacional de Caminos Vecinales (PNCV), cuyo objetivo consiste en el mejoramiento de 3.200 km, el mantenimiento de 15.000 km de caminos vecinales y la sustitución de 12.000 metros lineales (ml) de puentes de madera por puentes de hormigón armado, con un plazo de ejecución de cinco años (2014-2018). Específicamente para la Región Oriental, se propone el mejoramiento de 2.000 km de caminos y la sustitución de 12.000 ml de puentes, en tanto que el mantenimiento abarcaría la totalidad de la red inventariada. Asimismo, el PNCV prevé rehabilitar los caminos que facilitan el acceso a 41 asentamientos considerados prioritarios en la lucha contra la pobreza por el PNRPE¹. Dentro de las principales lecciones aprendidas en el desarrollo de proyectos de caminos vecinales en Paraguay se encuentran que: (i) los retrasos en la elaboración de diseños ocasiona demora en la ejecución de las obras; y (ii) las especificaciones técnicas de diseño deben ser adecuadas a los niveles de tránsito de los caminos y a las características particulares de cada región (precipitaciones, suelos, etc.) para garantizar la viabilidad económica de las intervenciones. Si bien estas lecciones han sido incorporadas dentro del proyecto PR-L1084, se necesitan explorar nuevas modalidades de ejecución que garanticen la sostenibilidad de las inversiones. En este contexto, la CT apoyará el diseño básico de la implementación de un piloto de contrato bajo la modalidad CREMA para caminos vecinales, optimizando los procesos dentro de proyectos de esta naturaleza en Paraguay.

2.7 Género en microempresas de mantenimiento y mano de obra local. En los últimos años, la División de Transporte (INE/TSP) del BID ha hecho un esfuerzo importante por asegurar la inclusión de las mujeres en los proyectos de transporte rural.² El proyecto PR-L1084

¹ Actualmente se encuentran en ejecución los siguientes programas: Programa Nacional de Caminos Rurales Segunda Etapa – Fase 2 (2163/OC-PR y 2164/BL-PR), US\$65,6 millones del BID; US\$29 millones del Fondo de la Organización de Países Exportadores de Petróleo para el Desarrollo Internacional (OFID) y US\$50 millones de la JICA; Programa de Mejoramiento, Gestión y Mantenimiento de la Red Vial de Paraguay, US\$74 millones del BM. Asimismo, además de la presente operación, el Gobierno de Paraguay está preparando con el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) dos operaciones con un monto total de US\$150 millones.

² Un ejemplo de este esfuerzo es la inclusión de las mujeres en las microempresas de mantenimiento rutinario dentro del segundo proyecto de Caminos Rurales de Perú (CRP II) y posteriormente su sucesor

financiará el mantenimiento rutinario por un período promedio de tres años de 530 km de caminos vecinales ya intervenidos y/o a rehabilitarse con esta operación y otras externas. Las actividades de mantenimientos son realizadas a través de microempresas locales, influyendo positivamente en el empleo y desarrollo económico de la zona de influencia, y la construcción de nuevos caminos requiere mano de obra local, la cual también sirve como fuente de empleo para comunidades rurales. En este contexto, se apoyará la implementación de dos actividades principales para promover la participación activa de mujeres, tanto en el mantenimiento de los caminos como en su construcción, en ambos casos con uso de mano de obra local: (i) desarrollo de módulos de entrenamiento de capacitación a capacitadores de microempresas; y (ii) revisión de diseño de microempresas y formulación de estrategia de incorporación de género, tanto para microempresas de mantenimiento como para mano de obra local. Para ello se prevé la contratación de un experto en temas sociales con experiencia en promover y potenciar la participación el rol de las mujeres en actividades vinculadas a la construcción y mantenimiento de caminos vecinales, para desarrollar un programa y módulos de capacitación para todos los equipos involucrados en el proyecto. Este experto, hará una revisión comprensiva de género en todas las fases del ciclo de vida de las microempresas de mantenimiento y mano de obra local, incluyendo las fases de promoción, formación de grupos, capacitación, y monitoreo y evaluación. Además, buscará enlaces con otros programas sociales en el país, entidades de capacitación, y mano de obra local. Dada la naturaleza de las exigencias físicas en la construcción de obras, se deberá diseñar una estrategia para promocionar la participación de mujeres a nivel local, y los módulos para su capacitación abordarán sus necesidades y disponibilidad de tiempo particulares.

- 2.8 **Primer corredor de transporte público metropolitano (PR-L1044).** El Plan Metropolitano de Transporte (PMT) de la Región Metropolitana de Asunción (RMA) es una propuesta de reestructuración del sistema de transporte y movilidad metropolitana en respuesta a la necesidad de dotar a la RMA con mejor infraestructura y en especial los servicios de transporte público, con el objeto de reducir la congestión en las principales avenidas radiales de ingreso a la ciudad de Asunción, en las que la capacidad de los buses no es aprovechada al máximo. El proyecto consiste en desarrollar varios corredores, el primero de los cuales, a lo largo de la avenida Eusebio Ayala, ofrece la mayor cobertura individual sobre toda la RMA, representando aproximadamente el 42% de los viajes en transporte público (equivalente a 17.000 pasajero/hora/sentido). Uno de los componentes principales del PMT es la implementación de un sistema de buses rápido (*BRT* por sus siglas en inglés), cuyos estudios de diseños finales de ingeniería, realizado en el año 2011, plantea como ruta el corredor Eusebio Ayala – Mcal. Estigarribia, atravesando los mercados populares de Asunción (mercado 4) y San Lorenzo por las calles Pettirossi y Julia Miranda Cueto de Estigarribia, respectivamente. Este trazado presenta muchos inconvenientes por causa de invasiones del espacio público en los mercados y la consecuente necesidad de reasentamiento y compensaciones, lo que implicaría retrasos y dificultades importantes para el paso del sistema BTR por los mismos. Al mismo tiempo, también se ha cuestionado la alternativa de utilizar una única vía para el cruce de los centros de Asunción y San Lorenzo, en lugar de utilizar pares binarios. Adicionalmente, el gobierno nacional está interesado en utilizar tecnologías limpias en los BTR, en especial buses eléctricos. Esto se

el Proyecto de Transporte Rural Descentralizado (PTRD), ambos proyectos realizados conjuntamente con el Banco Mundial.

debe principalmente a que en la actualidad Paraguay ocupa el primer puesto en Centro y Sur América entre los países que exportan energía eléctrica (47.7 billones de kilovatios). Considerando estos aspectos, se hace necesario apoyar al organismo ejecutor con la actualización de los parámetros relacionados al modelo operacional y financiero del sistema de transporte BTR, reflejando la nueva realidad del país y la ciudad. Para ello se requiere reestudiar el trazado de las rutas del BTR con base en la propuesta inicial de la consultoría del año 2011, evaluando alternativas para mitigar el cruce de los centros históricos, en especial en los impactos sobre la accesibilidad y el tránsito de los mismos. La redefinición tendrá en cuenta la necesidad de generar mejores soluciones frente al paso por los mercados populares y para mitigar el impacto en los centros históricos.

III. Descripción de las actividades y resultados

3.1 El estudio se compondrá de dos componentes:

3.2 **Componente 1 “Caminos Vecinales”.** Bajo este componente, se financiará el diseño conceptual para la implementación de un piloto de la modalidad CREMA para caminos vecinales. Igualmente, se prevé el desarrollo de planes de fortalecimiento y capacitación de las microempresas de mantenimiento vial conformadas en el marco de los convenios de mantenimiento por niveles de servicio con gobiernos locales, que incorpore el enfoque en género.

3.3 **Componente 2 “Primer corredor de transporte público metropolitano”.** Tendrá como fin revisar y actualizar el diseño conceptual y el modelo operacional del Sistema BTR, que comprende la identificación de alternativas de trazado de las rutas para aportar mejores soluciones con relación al paso de los servicios por los mercados de San Lorenzo y Asunción y para disminuir el impacto negativo en términos de accesibilidad y urbanismo que supone cruzar por los centros históricos. Este componente propondrá medidas de mitigación del impacto en estas áreas así como las adecuaciones necesarias de la red para hacer factible la implementación del sistema.

Tabla 2. Matriz de Resultados Indicativa

Componentes	Productos	Unidad de Medida	Línea Base	Año 1	Año 2	Año 3	Meta	Indicador	Fuente
Componente 1. Caminos Vecinales									
Diseño de un piloto de contratos CREMA para caminos vecinales	Diseño y estructuración del Piloto	#	0	1	-	-	1	Documento del Piloto elaborado y estructurado	Informe de Consultoría
	Desarrollo del diseño de ingeniería básica	#	0	1	-	-	1	Documento con diseño elaborado	Informe de Consultoría
	Elaboración de documentos de licitación	#	0	-	1	-	1	Documentos elaborados	Pliego
	Elaboración de Manuales de Fiscalización y Supervisión	#	0	-	1	-	1	Manuales elaborados	Informe de Consultoría

Apoyo a la formación y capacitación de microempresas con enfoque de género	Desarrollo de módulo de entrenamiento de capacitación a capacitadores de Microempresas	#	0	1	-	-	1	Documento con el detalle del módulo diseñado	Informe de Consultoría
	Elaboración de contenido para Capacitación	#	0	1	-	-	1	Malla Curricular Diseñada	Informe de Consultoría
	Revisión de diseño de microempresas, y formulación de estrategia de incorporación de genero	#	0	-	1	-	1	Diagnóstico del diseño elaborado y estrategia desarrollada	Informe de Consultoría
Componente 2. Primer corredor de transporte público metropolitano									
Estudios de factibilidad del trayecto del Metrobus	Revisión de alternativas de trazado, considerando extremos de los tramos de San Lorenzo y Asunción (mercados)	#	0	-	1	-	1	Propuesta de Alternativas presentada	Informe de Consultoría
	Actualización y ajustes en el modelo operacional	#	0	-	1	-	1	Documento con actualización y ajustes presentado	Informe de Consultoría
	Propuesta para patios, talleres y terminales	#	0	-	1	-	1	Propuesta presentada	Informe de Consultoría
	Estructuración Financiera actualizada	#	0	-	1	-	1	Documento con estructura financiera presentado	Informe de Consultoría

3.4 **Costos:** El presupuesto estimado de esta operación asciende a US\$366,000, financiados en su totalidad por el Banco. La distribución de costos se presenta en la siguiente Tabla 3:

Tabla 3. Presupuesto

Actividad/ Componente	Descripción	Financiamiento BID
Componente 1. Caminos Vecinales		
	Diseño de piloto de contrato CREMA para caminos vecinales	US\$ 140.000
	Apoyo a la formación y capacitación de microempresas con enfoque de género	US\$ 50.000
Componente 2. Primer corredor de transporte público metropolitano		
	Estudios de Factibilidad del Trayecto del Metrobus	US\$ 150.000
	Supervisión de Estudios	US\$ 26.000
TOTAL		US\$ 366.000

IV. Organismo Ejecutor y estructura de ejecución

- 4.1 El Banco por medio de la Representación en Paraguay (COF/CPR) será el organismo ejecutor de la CT. De esta manera, COF/CPR será la encargada de llevar adelante la contratación de los de servicios de consultoría necesarios para la ejecución de la CT, según los procedimientos y políticas del Banco.
- 4.2 El Banco, en su calidad de Organismo Ejecutor, realizará la contratación de servicios de consultoría individual conforme a las políticas de su Departamento de Recursos Humanos (HRD); la de servicios de firmas consultoras de acuerdo con su “Política para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo” (documento GN-2350-9); y la de servicios distintos a los de firmas consultoras según las políticas de Adquisiciones Institucionales del BID.

V. Riesgos

- 5.1 Por el carácter de estudio y el pedido recibido por parte del país beneficiario, no se han identificado riesgos significativos.

VI. Salvaguardias ambientales

- 6.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de estudios y de asesoría técnica. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), la naturaleza y objetivos de la CT, y, sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales, dado que la CT está directamente apoyando una operación con categoría “B”, esta CT adopta la misma Categoría “B”. (ver [Safeguard Policy Filters SPF and SSF](#)).

Anexos:

Anexo I: Ayuda Memoria/Programacion 2014

Anexo II: Términos de Referencia

Anexo III: Plan de Adquisiciones

Anexo IV: Nota de Hacienda para la Ejecución de la TC

**AYUDA MEMORIA
ACUERDO DE PROGRAMACIÓN 2014
Noviembre - Diciembre, 2013
Asunción, Paraguay**

Durante parte de noviembre y diciembre de 2013, tuvo lugar en Asunción una Misión de Programación con el Gobierno de Paraguay. La Misión tuvo por objetivo acordar el Programa Operativo 2014 del Banco para Paraguay. La misión fue presidida por Eduardo Almeida, Representante del Banco en Paraguay, y estuvo integrada también por Fernando Montenegro, Jefe de Operaciones.

La Misión se reunió con el Ministro de Hacienda del Paraguay, Germán Rojas; Daniel Correa, Viceministro de Economía e Integración, a quién el Ministro delegó la función de presidir las discusiones de programación; y Martha Peña, Directora de Política de Endeudamiento. También participó el Director de Paraguay ante el Banco, Hugo Cáceres.

Las conclusiones y decisiones de la Misión son las siguientes:

A. Avance del Programa Operativo 2013

Programa de Préstamos: El Programa de Préstamos del Banco 2013, acordado con el Gobierno del Paraguay, está conformado por dos operaciones de inversión por un monto total de US\$ 132 millones. Hasta la fecha se ha aprobado una operación (PR-L1075), por un monto total de US\$ 122 millones. Se espera que la operación PR-L1069 por US\$ 10 millones sea aprobada por el Directorio del Banco antes de fin de año.

**Programa de Préstamos 2013 Con Garantía Soberana
(US\$ millones)**

Nombre del Proyecto	Monto	Estado
Programa de Promoción de Inversiones (PR-L1069)	10,0	Aprobación prevista Diciembre de 2013
Programa Corredores de Integración, Rehabilitación y Mantenimiento Vial II (PR-L1075)	122,0	Aprobado
TOTAL 2013	132,0	

Programa de Cooperaciones Técnicas 2013: Hasta la fecha, se han aprobado ocho Cooperaciones Técnicas (CTs) por un monto total de US\$ 4.141.000. Actualmente, se están preparando cinco CTs por un monto total de US\$ 1.455.000. Para mayor información, véase el Anexo "Programa de Cooperación Técnica 2013".

B. Programa Operativo 2014

Programa de Préstamos 2014: El Gobierno del Paraguay y el Banco acordaron iniciar el procesamiento de cuatro operaciones de préstamo. El Banco se compromete a procesar y presentar a consideración de su Directorio Ejecutivo, para su aprobación en el 2014, las operaciones consignadas en el siguiente

cuadro, por un monto total de US\$ 150 millones, alineado con la disponibilidad tentativa inicial de recursos por parte del Banco.

**Programa Tentativo de Préstamos 2014 con Garantía Soberana
(US\$ millones)**

Nombre del Proyecto	Monto
Programa de Gestión Integrada de Seguridad Ciudadana (PR-L1077)	20,0
Programa de mejoramiento de viviendas	30,0
Programa de Financiamiento a PyMES	30,0
Programa Vial (a ser priorizado entre MH y MOPC*)	70,0
TOTAL 2014	150,0

*Posiblemente Mejoramiento de la Vía San Juan Nepomuceno-Ruta 6

Programa de Cooperación Técnica 2014. El Gobierno y el Banco también acordaron procesar las siguientes operaciones de CT no reembolsable con recursos de fondos para países pequeños y vulnerables (SVC, ex FOE) durante 2014 por un monto total de US\$1.666.000.

Programa Tentativo de Cooperaciones Técnicas SVC (ex FOE) 2014 (en US\$)

Nombre del Proyecto	Monto
Programa de mejora de ejecución de proyectos	700.000
Programa de fortalecimiento del sistema de pensiones	600.000
Diseños viales varios	366.000
TOTAL 2014	1.666.000

Adicionalmente el Banco tratará de obtener recursos adicionales de CT no reembolsable, provenientes de otros fondos que administra el Banco, para las siguientes operaciones:

Programa Tentativo de otras Cooperaciones Técnicas 2014 (en US\$)

Nombre del Proyecto	Monto
Programa para desarrollo de la cadena de la manufactura	300.000
Centro de Gobierno (PR-T1157)	400.000
Programa de Oportunidades para una Juventud Productiva	350.000
Integración de la red de servicios de salud, con enfoque materno-neonatal.	500.000
Plan de Saneamiento Integral de la Cuenca del Lago Ypacaraí	900.000
Fortalecimiento Institucional de la nueva Secretaría de Agua y Saneamiento	200.000
Apoyo a la puesta en marcha del Viceministerio de Mipyme	450.000
Apoyo al nuevo Ministerio del Trabajo	400.000
Diseños viales varios	700.000
Programa de fortalecimiento del marco de prevención de lavado de dinero y supervisión basada en riesgos del sistema financiero	300.000
Fortalecimiento del Mercado de Capitales (CNV)	380.000
TOTAL 2014	4.880.000

Asunción, 6 de diciembre de 2013.



Germán Rojas Irigoyen
Ministro de Hacienda



Eduardo Almeida
Representante del BID
en Paraguay

ANEXO**Paraguay****Programa de Cooperación Técnica 2013
(en miles de US\$)****Aprobadas**

Nombre del Programa	Área	Monto	Fondos
Capacitación en Gestión de Programas y Proyectos de Inversión Institucionales (PR-T1146)	KNL	250	SVC (FOE)
Apoyo a la Programación estratégica del Sector Educativo (PR-T1148)	EDU	616	SVC (FOE)
Soporte al Diseño y puesta en marcha del Programa PR-L1070 – CONACYT II (PR-T1140)	KNL	165	KEF- Knowledge Economy Multidonor Fund
Estudios, Plan de Acción y Pre-inversión en Asunción y áreas Metropolitana-Iniciativa CES (PR-T1150)	WSA	1.100	ORC – Capital Ordinario
Plan de Acción Países C y D 2013 (PR-T1149)	CPR	310	ORC-Capital Ordinario
Apoyo a la preparación del programa de Saneamiento Integral de la Bahía y AMA (PR-T1143)	WSA	1.000	ORC-Aqua Fund
Diagnóstico y desarrollo de planes de banda ancha y seguridad cibernética (PR-T1151)	CTI	500	ORC-Capital Ordinario
Asistencia de emergencia por inundaciones del Río Paraná (PR-T1153)	RND	200	ORC-Capital Ordinario

En Preparación 2013

Nombre del Programa	Área	Monto	Fondos
Plan de reforma al sistema de pensiones (PR-T1144)	LMK	200	SVC (FOE)
Fortalecimiento de la Dirección de Sistema de Inversión Pública (PR-T1145)	FMM	305	SVC (FOE)
Apoyo a la competitividad microeconómica y a la gestión de la Vicepresidencia (PR-T1155)	ICS	300	SVC (FOE)
Apoyo a la Gestión para Resultados del Municipio de Asunción (PR-T1152)	FMM	500	ORC-PRODEV B
Valoración económica de los servicios ecosistémicos en la Bahía de Asunción y el Lago Ypacaraí (PR-T1154)	RND	150	ORC-Capital Ordinario

**Apoyo a la Elaboración de Estudios de los
Proyectos PR-L1084 y PR-L1044 (PR-T1174)
Consultoría para la actualización de parámetros del modelo operacional y financiero
del sistema BTR para el corredor Eusebio Ayala – Mcal.
Estigarribia entre San Lorenzo Y ASUNCIÓN**

I. ANTECEDENTES

- 1.1 La República de Paraguay es un país sudamericano sin costas marítimas que limita con Brasil, Argentina y Bolivia. El país está administrativamente dividido en 17 departamentos y la capital, la ciudad de Asunción, que está situada en el departamento Central, pero no forma parte de éste. El departamento Central está conformado por 20 municipios que conforman la Región Metropolitana de Asunción (RMA).
- 1.2 Como consecuencia del crecimiento poblacional, aunado a la falta de inversión pública y privada, desde hace unos años el problema del transporte público en la ciudad de Asunción ha venido afectando a sus usuarios y en general la movilidad de la ciudad. El sistema de transporte cuenta con una flota sobredimensionada, que presenta un mantenimiento de baja calidad y que requiere ser renovada. La ciudad cada vez está más congestionada y el servicio de transporte público se ha venido deteriorando. La RMA cuenta con dos estudios de transporte urbano para el entendimiento de sus necesidades, y en ellos se destaca la preeminencia que tiene Asunción y su zona céntrica en la atracción y generación de viajes desde y hacia toda el área metropolitana.
- 1.3 Al identificar esta situación, el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo contrató en el 2011 el estudio de factibilidad final y diseño de ingeniería del servicio de transporte público colectivo tipo bus de tránsito rápido (BTR) en el corredor Eusebio Ayala – Mcal. Estigarribia entre San Lorenzo y Asunción. Este estudio tuvo por objeto la estructuración técnica, legal, financiera, social, urbanística, institucional y de sostenibilidad ambiental de un sistema de transporte integrado de carril exclusivo (Bus de Tránsito Rápido, BTR).
- 1.4 Luego de terminado el estudio para el servicio de transporte público colectivo tipo BTR (2011), se iniciaron las acciones para obtener los recursos necesarios. Actualmente el MOPC cuenta con una operación de préstamo que financiará la obra. Dicho préstamo tiene por objeto contribuir al aumento de la calidad de vida de la población del área de intervención mediante la rehabilitación y mejoramiento de infraestructura urbana y de transporte. Para lograr estos objetivos, el programa ha sido estructurado en los siguientes componentes principales: i) Revitalización urbana de la zona central de Asunción; ii) Construcción del Primer Corredor Metropolitano de Transporte Público; iii) Administración; y iv) Auditorías y evaluaciones.
- 1.5 En los diseños entregados en el estudio realizado en el año 2011 se planteó que la ruta del corredor Eusebio Ayala – Mcal. Estigarribia atravesara los mercados populares de Asunción (mercado 4) y San Lorenzo por las calles Pettirossi y Julia Miranda Cueto de Estigarribia respectivamente.

- 1.6 Este trazado tiene muchos inconvenientes por causa de invasiones del espacio público en los mercados y la consecuente necesidad de reasentamiento y compensaciones, lo que implicaría retrasos y dificultades importantes para el paso del sistema BTR por los mismos.
- 1.7 Al mismo tiempo también se ha cuestionado la alternativa de la utilización de una única vía para el cruce de los centros de Asunción y San Lorenzo, en lugar de utilizar pares binarios.
- 1.8 Adicionalmente las nuevas administraciones están interesadas en utilizar tecnologías limpias en los BTR, en especial buses eléctricos. Esto se debe principalmente a que en la actualidad Paraguay ocupa el primer puesto en Centro y Sur América entre los países que exportan energía eléctrica (47.7 billones de kilovatios¹). De igual forma la importación de combustible diésel a Paraguay es difícil y depende en gran medida de la disposición de los demás países. Ante esta situación, la Nación tiene interés en utilizar los recursos eléctricos para implementar tecnologías limpias en la operación del transporte público colectivo tipo bus de tránsito rápido (BTR) en la ciudad de Asunción.
- 1.9 Considerando estos aspectos, se hace necesario adelantar dos consultorías técnicas:
 1. La primera encaminada hacia la definición y adopción de tecnologías limpias para la operación del sistema de transporte.
 2. La segunda corresponde a esta consultoría en la cual se actualizarán algunos parámetros relacionados al modelo operacional y financiero del sistema de transporte BTR, reflejando la nueva realidad del país y la ciudad. Para ello se requiere reestudiar el trazado de las rutas del BTR con base en la propuesta inicial de la consultoría del año 2011, evaluando alternativas para mitigar el cruce de los centros históricos en especial en los impactos sobre la accesibilidad y el tránsito de los mismos. La redefinición tendrá en cuenta la necesidad de generar mejores soluciones frente al paso por los mercados populares y para mitigar el impacto en los centros históricos. El presente documento define los términos de referencia para ejecutar esta segunda consultoría.

II. OBJETIVOS DEL ESTUDIO

- 2.1 **Objetivo general.** Esta consultoría consiste en la prestación de servicios profesionales especializados para la actualización del diseño conceptual y el modelo operacional y financiero del BTR tomando como base los resultados del *estudio de factibilidad final y diseño de ingeniería del servicio de transporte público colectivo tipo bus de tránsito rápido (BTR) en el corredor Eusebio Ayala – Mcal. Estigarribia entre San Lorenzo y Asunción elaborado en el 2011.*
- 2.2 La actualización del diseño conceptual y el modelo operacional comprende la identificación de alternativas de trazado de las rutas del Sistema BTR para aportar mejores soluciones con relación al paso de los servicios por los mercados de San Lorenzo y Asunción y para disminuir el impacto negativo en términos de accesibilidad y urbanismo que supone cruzar por los centros históricos.

¹ Total de exportaciones de electricidad preparada por U.S. Energy Information Administration.

- 2.3 En este orden de ideas la consultoría deberá proponer medidas de mitigación del impacto en estas áreas así como las adecuaciones necesarias de la red para hacer factible la implementación del sistema. Igualmente se espera por parte del consultor una evaluación de los efectos que los cambios propuestos tendrán sobre la demanda prevista del BTR.
- 2.4 **Objetivos específicos.** Como parte de la consultoría se definen los siguientes objetivos específicos:
- a) Recopilar la información primaria y secundaria requerida para la redefinición del trazado de las rutas del BTR para la calibración del modelo operacional;
 - b) Proponer un conjunto de alternativas de trazado para la red tomando en consideración la dificultad que implica atravesar los mercados de Asunción y San Lorenzo, y el impacto que se genera en los centros históricos (deberán analizarse no menos de tres en cada extremo, siendo una de ellas el trazado actual);
 - c) Seleccionar la mejor alternativa de trazado desde el punto de vista operacional, urbanístico y económico, utilizando una matriz multi-criterio;
 - d) Actualizar el proyecto funcional del corredor en base a las alternativas seleccionadas en cada extremo;
 - e) Actualizar el modelo de demanda con base en las matrices de origen-destino previamente diseñadas en el marco de la alternativa de trazado seleccionada.
 - f) Actualizar el modelo de demanda para la alternativa de trazado seleccionada
 - g) Actualizar el modelo operacional propuesto en el estudio de 2011 de acuerdo con la alternativa de trazado propuesta y la actualización de la matriz origen-destino.
 - h) Determinar la necesidad de modificar la ubicación y diseño conceptual de los patios, talleres y terminales del BTR definidos en el estudio de 2011 con el cambio de trazado de la alternativa seleccionada. De requerirse, la consultoría deberá proponer la reubicación, dimensionamiento y diseño conceptual de las infraestructuras.
 - i) Actualizar y ajustar el modelo financiero con los cambios operacionales y actualizaciones del trazado de la alternativa seleccionada.

III. ALCANCE DE LA CONSULTORÍA

- A. El trabajo de consultoría se enmarca dentro de tres componentes principales:
- a. *Definición del trazado de las rutas en los extremos del corredor Eusebio Ayala – Mcal. Estigarribia:* Tiene por objeto formular un conjunto de alternativas para redefinir el trazado de los extremos del Sistema BTR. Las alternativas deben dar solución a la dificultad manifiesta de los trazados propuestos en el año 2011, por el paso por los mercados de Asunción y San Lorenzo y por el impacto en los centros históricos, planteando la actualización del proyecto funcional conforme a las modificaciones previstas.
 - b. *Actualización del modelo operacional:* Tiene por objeto actualizar el modelo operacional integrando los cambios que se derivan del trazado final de las rutas del Sistema de BTR. Para ello se hace necesario definir y aplicar una metodología para la calibración del modelo inicialmente propuesto en el año 2011.
 - c. *Actualización del modelo financiero:* El objetivo general de este componente es el de incorporar el criterio financiero en los ajustes planteados para el nuevo trazado de las rutas y el modelo operacional actualizado.

- 3.2 El desarrollo de la consultoría incluye pero no se limita a la realización de las siguientes actividades por componente:
- 3.3 Definición del trazado de las rutas en los extremos del corredor **Eusebio Ayala – Mcal. Estigarribia**.
- i. **Revisar el trazado propuesto en el estudio del año 2011 - Estudio de factibilidad final y diseño de ingeniería del servicio de transporte público colectivo tipo bus de tránsito rápido (BTR) en el corredor Eusebio Ayala – Mcal. Estigarribia entre San Lorenzo y Asunción elaborado en el 2011.** El consultor deberá retomar los trazados propuestos en el estudio del año 2011 y evaluar las implicaciones que tiene el trazado sobre los mercados de Asunción y San Lorenzo. Como parte de la evaluación se deberán considerar las posibles afectaciones a las poblaciones localizadas dentro del área de estudio y las razones por las que hoy en día algunos actores principales no están de acuerdo con el trazado inicialmente propuesto.
 - ii. **Recolectar información primaria y secundaria.** A partir de la recolección de información primaria y secundaria, el Consultor deberá reunir todos los elementos que le permitan caracterizar las necesidades de transporte actuales en términos de conectividad y cobertura del sistema de transporte. Así mismo la información a recolectar permitirá actualizar las variables que componen el modelo operacional propuesto en el año 2011. El conocimiento de las necesidades actuales de transporte de los habitantes del área metropolitana es el insumo para la definición de un conjunto de alternativas de trazado de las rutas.
 - iii. **Proponer un conjunto de alternativas para el trazado de las rutas.** El consultor deberá formular alternativas de trazado de la red, al menos dos por cabecera, considerando las condiciones operacionales mínimas para la circulación segura de los buses, mitigando los impactos negativos en el paso por los mercados y centros históricos de la ciudad.
 - iv. **Estudiar el impacto a las poblaciones ubicadas en el área de influencia.** Se debe evaluar las afectaciones que se pueden generar con las alternativas de trazado propuestas. El consultor deberá hacer un estudio detallado que incluya la retroalimentación de las autoridades en el que se evalúen los impactos culturales, sociales y económicos. Del conjunto de alternativas de trazado se seleccionan aquellas que sean factibles desde el punto de vista de las municipalidades y del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.
 - v. **Seleccionar la mejor alternativa para el trazado de rutas del corredor Eusebio Ayala – Mcal. Estigarribia entre San Lorenzo y Asunción.** El consultor deberá plantear una matriz multi-criterio en la que evalúe las diferentes alternativas de trazado, incluyendo la definida en el estudio de 2011, e incorpore criterios operacionales, sociales, económicos y urbanísticos. Adicionalmente, el consultor deberá considerar dentro de los criterios de evaluación los cambios realizados al modelo original, llegando a la selección del trazado final de las rutas del sistema BTR.

B. Actualizar el modelo operacional propuesto en el estudio de 2011

- i. **Definición de metodología para actualizar y calibrar el estudio de demanda.** El consultor deberá diseñar una metodología para llevar a cabo la calibración del modelo de demanda. En su metodología se deberá evidenciar el estudio de los antecedentes y las variables del modelo anterior (2011). De igual forma deberá identificar las necesidades de información para la actualización del modelo y detallar el procedimiento para su recolección. Adicionalmente se requiere incluir la información adicional que debe ser recolectada para reflejar las nuevas necesidades de transporte de la ciudad de Asunción.
- ii. **Actualización y Calibración del estudio de demanda.** El consultor deberá hacer una actualización del estudio de demanda con base en información primaria y secundaria. Para esto deberá seguir la metodología propuesta en la actividad anterior. La actualización del estudio de demanda permite estimar las cargas de diseño por ruta para el año base.
- iii. **Actualización y calibración del diseño operacional del estudio de 2011.** El consultor deberá incluir los ajustes necesarios al diseño operacional: la flota, la tipología de los buses, frecuencia hora pico y hora valle de cada ruta, velocidad de operación, horarios de prestación del servicio.
- iv. **Plantear un conjunto de alternativas para los patios, talleres y terminales del BTR de Asunción.** En esta tarea el consultor deberá plantear un conjunto de alternativas para patios, talleres y terminales de acuerdo con los cambios y actualizaciones del trazado y del diseño operacional, considerando la tipología y la cantidad de buses necesarios para el sistema BTR.

C. Actualizar el modelo financiero

Para ello el consultor deberá llevar a cabo al menos las siguientes tareas:

- i. **Cálculo del costo de capital de los autobuses.** El consultor deberá calcular el valor de la inversión correspondiente a los autobuses y cualquier otro costo de capital relacionado con estos y que no haya sido tenido en cuenta en estudios anteriores. Especialmente si la tipología o modelo de bus tuvo que ser cambiado debido al nuevo trazado o por cambio en los precios del material rodante o cambios en la tecnología a ser utilizada en el material rodante. Igualmente el consultor deberá trabajar en conjunto con el otro equipo consultor encargado de la evaluación de tecnologías limpias, ya que deberá correr el modelo para una alternativa de buses eléctricos a baterías y para buses híbridos.
- ii. **Cálculo del costo de operación de los autobuses.** El consultor deberá calcular los costos de operación para la flota de autobuses y cualquier otro costo de operación relacionado con estos y que no haya sido considerado en estudios anteriores. Especialmente si la tipología o modelo de bus tuvo que ser cambiado debido al nuevo trazado. De igual forma deberá contemplar los costos de operación que surjan debido al cambio de tecnología en el material rodante.

- iii. **Ajustes en el esquema de remuneración.** En esta tarea el consultor deberá evaluar si es necesario realizar ajustes al esquema de remuneración, considerando que las frecuencias, tipología y modelo de los buses pueden llegar a variar. Los ajustes dependerán de los incrementos o disminuciones en los costos de capital y de operación.
- iv. **Actualización del modelo financiero.** En esta tarea el consultor deberá incluir los ajustes que fueron identificados en las tareas anteriores. Con el propósito de reflejar la nueva realidad del sistema el consultor deberá actualizar los estados financieros proyectados con el propósito de involucrar los cambios identificados en las tareas anteriores.
- v. **Ajuste final al modelo operacional con base en el modelo financiero.** De acuerdo con los resultados del modelo financiero, el consultor deberá ajustar los pequeños detalles con el fin de que el modelo operacional responda a un modelo financiero viable.

IV. PRODUCTOS ESPERADOS

- 4.1 **Informe de inicio:** que se presentará a los 10 (diez) días calendario de iniciados los servicios e incluirá el plan de trabajo del estudio, detallado por tareas, con cronograma de actividades y la asignación de los especialistas.
- 4.2 **Primer informe:** que se presentará a los 60 (sesenta) días calendario de iniciados los servicios e incluirá:
- 4.3 El conjunto de alternativas que se contemplaron y la alternativa seleccionada, mostrando claramente cómo y por qué fue seleccionada. De igual forma el consultor deberá entregar el diseño funcional y el modelo operacional actualizado y calibrado con los cambios necesarios de acuerdo con la alternativa seleccionada.
- 4.4 **Informe final:** que se presentará a los 90 (noventa) días calendario de iniciados los servicios e incluirá:
- 4.5 La actualización del modelo financiero, incluyendo todos los cambios que se generen debido a la alternativa seleccionada.

V. REQUISITOS DE LA FIRMA CONSULTORA

- 5.1 La firma consultora será responsable de realizar las actividades y tareas descritas en estos Términos de Referencia, entregar los productos esperados en el tiempo estimado y capacitar a la Unidad Ejecutora del Proyecto en las Diferentes Tareas desarrolladas para transferencia de Tecnología efectiva.
- 5.2 A continuación se describen los perfiles con los que se espera contar en el equipo de profesionales del Consultor:
- 5.3 **Director de Proyecto:** Profesional especialista en planeación de transporte con más de 10 años de experiencia profesional en la planeación y gestión de sistemas de transporte público urbano, habiendo participado en al menos 3 (tres) BTR en operación (uno en América Latina) debiendo haber dirigido el equipo de proyecto o estructuración técnica en al menos uno de ellos. Preferentemente con maestría en Transporte, Administración, Gestión Pública, Gestión de Proyectos o materia afín.
- 5.4 **Experto en Operación de Transporte:** Profesional con al menos 7 años de experiencia en operación de BTR con al menos 1 en servicio (uno en Latino

América). Preferentemente con Maestría en Transporte, Logística, Sistemas y afines.

- 5.5 **Experto Financiero del Proyecto:** Profesional con más de 7 años de experiencia en: desarrollo de planes de negocios, análisis y modelación económica-financiera, estructuración de modelos tarifarios de Sistemas de Transporte Público y que haya participado en al menos 1 (un) proyecto de sistema de transporte masivo BRT en operación.
- 5.6 **Especialista Urbanístico e inmobiliario:** Arquitecto urbanista o profesional afín con al menos 7 años de experiencia profesional en procesos de reconversión urbana.
- 5.7 **Experto en Diseños de Infraestructura:** Ingeniero civil o carrera afín con al menos 5 años de experiencia profesional en diseño de corredores, estaciones, terminales y demás infraestructura complementaria de al menos 1 BRT que se encuentren en operación.
- 5.8 Se deberán adjuntar los Curriculum Vitae de todos los profesionales en las especialidades antes mencionadas, y se deberá hacer indicación expresa del nivel de participación de cada uno de esos profesionales en el estudio. Es deseable que los especialistas en las áreas indicadas dominen el idioma español.

VI. DESARROLLO DEL ESTUDIO

- 6.1 El plazo establecido para el desarrollo de esta consultoría es de 90 días calendario, contados a partir de la emisión de la orden de proceder por parte del MOPC.
- 6.2 La contratación se hará a través de una suma fija que considerará los honorarios, viáticos, pasajes aéreos, costos de transporte. Los costos de posibles subcontratos, como ser, relevamientos, elaboración de informes y procesamiento de información, estarán incluidos dentro de la suma fija mencionada. El consultor deberá detallar, en su propuesta, los costos por tarea en forma tabular, desglosando costos directos de personal (indicando cantidad de días y los salarios básicos correspondientes) y costos indirectos de personal (viáticos, transporte, subcontratos, etc.).
- 6.3 La firma consultora realizará todos los estudios utilizando sus propios recursos y deberá proveerse del personal, equipo y materiales necesarios para poder cumplir con las entregas en los plazos fijados en el contrato. Igualmente deberá disponer de los medios de transporte necesarios para el desarrollo de los trabajos.
- 6.4 A todos los consultores les corresponderá involucrar directamente al equipo de contrapartida en el desempeño de todas las actividades del Proyecto Propuesto.
- 6.5 Los presentes Términos de Referencia conjuntamente con la Propuesta Técnica del Consultor, serán incorporados como documentos contractuales y la aceptación del estudio estará condicionada al cumplimiento de las estipulaciones y ofrecimientos señalados en ellos, de existir contraposiciones entre las dos, prevalecerá lo estipulado en los presentes términos de referencia.
- 6.6 Toda la información empleada o preparada durante el desarrollo del estudio pasará a poder del MOPC y el Banco, pudiendo ser usada por éstos de acuerdo a su conveniencia.

VII. MONTO DE LA CONSULTORÍA

- 7.1 Se estima que el monto de los servicios será de US\$100,000.00 (cien mil dólares americanos), que incluye todos los honorarios, impuestos, gastos de viaje y demás gastos de la consultoría.

VIII. FORMA DE PAGO

8.1 La forma de pago propuesta para la consultoría es la siguiente:

- 20 % una vez aprobado el Producto 1
- 40 % a la aprobación del Producto 2
- 40% a la aprobación del Informe Final (Producto 3).

IX. SUPERVISIÓN

9. La supervisión y coordinación de la consultoría estará a cargo del Especialista Sectorial de Transporte de la Oficina de Representación del BID en el Paraguay. En el ejercicio de esas tareas el Banco podrá consultar con la Coordinación Técnica de la Unidad Ejecutora del Programa.

**Apoyo a la Elaboración de Estudios de
los Proyectos PR-L1084 y PR-L1044 (PR-T1174)**

**Consultoría para la Elaboración de la Propuesta de la Modalidad de Diseño, Mejoramiento
y Mantenimiento de Caminos Rurales**

TÉRMINOS DE REFERENCIA

I. ANTECEDENTES

- 1.1 El Gobierno del Paraguay ha venido desarrollando en las últimas dos décadas un Programa Nacional de Caminos Rurales, cuyo objetivo es contribuir al aumento de la competitividad de la producción nacional y de la integración económica y a mejorar 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. En efecto, a través del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), se han ejecutado varios convenios de préstamo que se indican seguidamente.
- 1.2 El Programa Nacional de Caminos Rurales-Primera Etapa (PNCR1) fue financiado a través de los contratos de préstamo 744/OC y 745/OC, suscritos en 1993 entre el Gobierno de la República del Paraguay y el Banco Interamericano de Desarrollo (el Banco). En el marco de estas dos operaciones fueron mejorados 820 km de caminos rurales, que permitió además el sentar las bases para una gestión más eficiente y sostenible de la infraestructura de caminos vecinales, con la consolidación institucional y técnica de la Dirección de Caminos Vecinales (DCV) y la Dirección de Gestión Ambiental (DGA) del MOPC. Estas dos operaciones incorporaron un componente ambiental y social para manejar los impactos directos e indirectos y la protección de comunidades indígenas ubicadas en el Área de Influencia Indirecta (AII) de las vías intervenidas.
- 1.3 El Programa Nacional de Caminos Rurales-Segunda Etapa (PNCR2), que fue desarrollado bajo la modalidad de multifase (dos fases), permitió dar continuidad a los esfuerzos efectuados en el PNCR1 e incorporar las lecciones aprendidas de su ejecución. La primera fase del PNCR2 (PR-L0104), financiada a través del préstamo 1230/OC-PR que fue suscrito en el año 2000, permitió la rehabilitación y el mantenimiento de 730 km de caminos principales de la red prioritaria de caminos vecinales de la Región Oriental (RO) del país. Esta operación incorporó un Plan de Gestión Ambiental (PGA) y de Apoyo a Comunidades Indígenas, además de un Plan de Gestión de Mantenimiento (PGM), con nuevas modalidades, que permitió cubrir el mantenimiento de 6.000 km de caminos vecinales en todo el PNCR2.
- 1.4 La segunda fase del PNCR2 (PR-L1019) contempló: el financiamiento para la rehabilitación de 1.100 km de caminos principales de la red prioritaria de caminos vecinales de la RO del país; el mantenimiento periódico y rutinario de 3.080 km de caminos vecinales intervenidos con el PNCR1 y el PNCR2-Fase I y de los 1.100 km en dicha fase indicados; la recuperación de puntos críticos y sustitución de puentes de madera; y el empedrado de calles urbanas, entre otros aspectos.

- 1.1 La entidad ejecutora por el MOPC es la Dirección de Caminos Vecinales (DCV). La ejecución del componente de mantenimiento periódico y rutinario se realiza a través del Plan de Gestión del Mantenimiento (PGM). 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 a la fecha: i) la contratación del mantenimiento con el sector privado, denominada modalidad por Contrato; y ii) la suscripción de convenios con las gobernaciones, municipios y comunidades locales, denominada modalidad por Convenio. 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.
- 1.2 **La modalidad de mantenimiento por Convenio.** Esta modalidad admite tanto el convenio con Gobiernos Locales (municipalidades y gobernaciones) como con comunidades, entendiéndose estas últimas como cualquier organización con vocación de ejecutar el servicio de mantenimiento de vías de uso público. En este sentido existen actualmente varios convenios con asociaciones de municipalidades y gobernaciones, específicamente en los departamentos de Itapúa, Alto Paraná Sur, Caazapá y Guairá, y un convenio piloto con una Organización No Gubernamental, la Fundación Moisés Bertoni en el departamento de Canindeyú.
- 1.3 **La modalidad de mantenimiento por Contrato.** Actualmente el MOPC ejecuta la modalidad por Contrato en los departamentos de Caaguazú, San Pedro y Concepción/Amambay. Al efecto se realizó la licitación pública internacional LPI N° 19/2012. De la revisión reciente del desempeño de la modalidad, tanto del proceso de contratación como de la ejecución, se ha observado que es necesario definir un marco técnico más explícito para que las ofertas sean más precisas, además de considerar el efecto de las lluvias como factor que puede afectar significativamente la ecuación económica del contrato.
- 1.4 **La condición de *mantenible*.** A su vez, en todos los casos, se ha detectado que a fin de optimizar los recursos a aplicar durante todo el proceso de mantenimiento, que comprende la puesta a punto y el mantenimiento rutinario posterior, es necesario que los caminos alcancen una condición mínima denominada *mantenible*. Esta condición es aquella en la cual las actividades de mantenimiento periódico y rutinario son suficientes para asegurar un estado muy bueno, bueno o regular, sin volver a recurrir a una rehabilitación o reconstrucción para alcanzar tal estado bueno o regular. Es decir, una vez alcanzada la condición de *mantenible*, las operaciones requeridas en un tramo de calle, camino y/o carretera, cuantas veces sean necesarias en el año, son de pequeña escala o sencillas, suficientes para preservar las condiciones del camino y asegurar así su vida de diseño. De esta forma, el mantenimiento se vuelve menos oneroso y la funcionalidad de la vía se conserva con mayor integridad por más tiempo.
- 1.5 **Una nueva modalidad de intervención.** En consecuencia, en el marco de la modalidad por Contrato, se desea desarrollar un mecanismo que, superando a su vez los aspectos que

afectan la definición de una oferta más precisa y la incertidumbre que implica el efecto de las lluvias, permita incorporar actividades que aseguren la condición de *mantenible* en los caminos rurales, de forma a optimizar la realización del mantenimiento posterior, lo que redundaría en una mejor conservación de la funcionalidad de la vía con una aplicación más eficiente de los recursos. A los efectos de optimizar la contratación y establecer una unicidad de los productos -entendiéndose como productos el diseño necesario eventual, las obras resultantes y el servicio de mantenimiento posterior- se propone integrar las fases de diseño, construcción y mantenimiento en un contrato único, rescatando aquellos aspectos aplicables de los contratos denominados CREMA (Contrato de Rehabilitación y Mantenimiento) utilizados en otros países como de los contratos de Diseño y Construcción aún casi inéditos en el Paraguay.

- 1.6 En este contexto, se definen estos términos de referencia para establecer el alcance y las condiciones para la realización de una consultoría individual, destinada a elaborar una propuesta de intervención que permita contratar las obras y el mantenimiento de una red de caminos rurales, incluyendo las actividades necesarias para la rehabilitación, si fuera un tramo ya intervenido anteriormente, o el mejoramiento, si se tratara de una vía sin intervención alguna, de forma a lograrse una condición estructural y funcional tal que se cumplan más eficientemente los objetivos del Programa.

II. OBJETIVO DE LA CONSULTORÍA

- 2.1 La presente consultoría tiene por objeto elaborar una propuesta de intervención que comprenda las obras de mejoramiento o rehabilitación y el mantenimiento de una red de caminos rurales, en la modalidad por contratación de empresas, que incluya mecanismos que permitan asegurar una gestión más eficiente tanto de la calidad de las obras y del mantenimiento como un adecuado control de los costos. La consultoría deberá proveer los instrumentos para la contratación de diseños, obras y fiscalización de obras.
- 2.2 Los objetivos específicos son:
- a. Identificar zonas geográficas que permitan la implementación de la modalidad en una versión piloto y planificar los recursos financieros necesarios.
 - b. Diseñar el mecanismo de contratación que incluya el mejoramiento o rehabilitación y el mantenimiento de forma integral.
 - c. Elaborar el diseño conceptual que sirva de insumo al mecanismo de contratación de las obras y del mantenimiento.
 - d. Definir especificaciones técnicas para la contratación de las obras y del mantenimiento.
 - e. Elaborar términos de referencia para la fiscalización del contrato de las obras y del mantenimiento.

III. ALCANCE Y ACTIVIDADES PRINCIPALES

- 3.1 El Banco facilitará toda la documentación existente sobre los proyectos y el Programa. Asimismo, se encargará de facilitarle al contractual, si se considerara oportuno, los contactos necesarios con el MOPC y la Unidad Ejecutora del Programa (UEP). Sin

perjuicio de lo anterior, el contractual reunirá y sistematizará por su cuenta otros trabajos y otras informaciones que resultasen pertinentes al propósito de esta consultoría.

3.2 El contractual será responsable exclusivo del análisis e interpretación de la información y los datos recibidos y generados, y consecuentemente de las conclusiones emitidas en su Informe.

3.3 El Contractual, con base en la documentación e información, suministrada por el Banco y/o el MOPC, realizará los estudios necesarios para llevar a cabo la presente consultoría.

3.4 **Tareas.** Para el cumplimiento del objeto de los servicios el Contractual realizará, sin que ello sea limitativo, las siguientes actividades:

(i) Planificación del proyecto piloto.

- a. Identificar las áreas geográficas donde implementar la modalidad en versión piloto.
- b. Definir tamaños máximos y mínimos óptimos para ejecutar la modalidad.
- c. Planificar los recursos necesarios para ejecutar la versión piloto.

(ii) Caracterización de la modalidad de intervención.

- d. Diseñar el mecanismo de intervención, comprendiendo las fases o etapas necesarias: diseño; construcción (mejora o rehabilitación); mantenimiento).
- e. Caracterizar las fases y justificar los criterios a aplicar en las modalidades de contratación de cada fase.
- f. Especificar el alcance de las actividades y documentación necesarias para cada fase de la contratación.
- g. Identificar ventajas y desventajas con relación a otras alternativas posibles.

(iii) Elaboración del diseño conceptual.

- h. Definir los objetivos y alcance de la consultoría.
- i. Especificar tareas y productos requeridos.
- j. Establecer criterios para la calificación de expertos claves.
- k. Proponer mecanismos de pago y otros aspectos así como instrucciones particulares en las condiciones especiales del contrato.

(iv) Definir especificaciones técnicas de las obras y del mantenimiento.

- l. Definir la modalidad de contratación y alternativas de preparación y calificación de ofertas técnicas y económicas.
- m. Proponer ajustes al documento estándar de contratación del Banco que pueda aplicarse.
- n. Proponer criterios de evaluación y calificación de oferentes.
- o. Definir requisitos técnicos para la elaboración de diseños y ejecución de las obras y del mantenimiento.

- p. Proponer mecanismos de pagos, ajuste de precios y otros aspectos así como instrucciones particulares en las condiciones especiales del contrato.
- (v) **Términos de referencia para la fiscalización de las obras y del mantenimiento.**
 - q. Definir los objetivos y alcance de la consultoría.
 - r. Especificar tareas y productos requeridos.
 - s. Establecer criterios para la calificación de expertos claves.
 - t. Proponer mecanismos de pago, ajuste de precios y otros aspectos así como instrucciones particulares en las condiciones especiales del contrato.

IV. INFORMES / ENTREGABLES

- 4.1 Los productos que se esperan obtener al final de la consultoría son:
 - Producto 1:** Planificación del proyecto piloto y caracterización de la modalidad de intervención.
 - Producto 2:** Diseño conceptual.
 - Producto 3:** Documento de licitación de las obras y del mantenimiento.
 - Producto 4:** Términos de referencia para la fiscalización de las obras y del mantenimiento.
- 4.2 Para efectos de revisión y aprobación de los documentos, así como para efectos de aclaración o ampliación de los resultados de cualquier análisis numérico o de modelación, el contractual estará obligado a suministrar los archivos digitales que sustenten dichos análisis, ya sean hojas electrónicas, bases de datos, etc.
- 4.3 Los diferentes informes y contribuciones estarán acompañados de los archivos en soporte magnético; el formato para la presentación de estos documentos deberá ser acordado por el contractual con el Equipo de Proyecto del Banco en forma previa a la presentación de sus versiones definitivas.

V. CRONOGRAMA DE PAGOS

- 5.1 Los pagos de la consultoría serán realizados de acuerdo al siguiente cronograma:
 - a. Primer Pago: 20% a la firma del contrato de la consultoría.
 - b. Segundo Pago: 50% tras la presentación y aprobación por parte del Banco de los Productos 1 y 3.
 - c. Tercer Pago: 30% tras la presentación y aprobación por parte del Banco de los Productos 2 y 4.

VI. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

- 6.1 **Categoría y modalidad de la Consultoría:** Firma consultora. Suma Global
- 6.2 **Duración del Contrato:** Se estima la duración del contrato en 90 días calendario
- 6.3 **Líder de División o Coordinador:** El consultor estará bajo la supervisión directa del Especialista Sectorial de Transporte de la Oficina de Representación del Banco en el Paraguay.

**Apoyo a la Elaboración de Estudios de los
Proyectos PR-L1084 y PR-L1044 (PR-T1174)**

TÉRMINOS DE REFERENCIA

CONSULTOR INTERNACIONAL

ESPECIALISTA EN GÉNERO- CAMINOS VECINALES

I. ANTECEDENTES

- 1.2 Paraguay tiene una superficie de 406.752 km² y una población de 6,67 millones (2012), de la cual el 97% se concentra en la Región Oriental (ROr), que a su vez concentra una proporción similar de la actividad productiva del país. El objetivo general del PR-L1084 (“el Programa”) es contribuir a mejorar la conectividad de la zona rural de los departamentos de la Región Oriental (ROr) del país, proveyendo mejor acceso de las zonas productivas a puntos de consumo, y de la población a bienes y servicios sociales y de transporte. Para ello, financiará el mejoramiento del nivel de servicio de una parte de la red prioritaria de caminos vecinales, dándole continuidad mediante su apropiado mantenimiento.
- 1.3 La política vial del MOPC se alinea con el Plan Nacional de Reducción de Pobreza Extrema (PNRPE) a través del Plan Nacional de Caminos Vecinales (PNCV), cuyo objetivo consiste en el mejoramiento de 3.200 km, el mantenimiento de 15.000 km de caminos vecinales y la sustitución de 12.000 metros lineales (ml) de puentes de madera por puentes de hormigón armado, con un plazo de ejecución de cinco años (2014-2018). Específicamente para la Región Oriental, se propone el mejoramiento de 2.000 km de caminos y la sustitución de 12.000 ml de puentes, en tanto que el mantenimiento abarcaría la totalidad de la red inventariada.
- 1.4 En los últimos años, la división de Transporte del BID ha hecho un esfuerzo importante por asegurar la inclusión de las mujeres en los proyectos de transporte rural.¹ Sin embargo, ha habido una baja participación de mujeres en las microempresas de mantenimiento y en la mano de obra local de construcción de caminos en Caazapá, Caaguazú y San Pedro en los proyectos de caminos vecinales se debe a varios factores, incluyendo:
- Falta de conocimiento por parte de las mujeres sobre la oportunidad y/o suposición que el trabajo es demasiado duro para ellas.
 - Falta de un mensaje dirigido específicamente a mujeres locales que las motiva a participar, falta de conocimiento sobre temas de género del personal del MOPC que vayan a las comunidades a reclutar a mujeres y falta de personal femenino, tanto del MOPC, como de promotoras femeninas que facilite la comunicación con las mujeres locales.

¹ Un ejemplo de este esfuerzo es la inclusión de las mujeres en las microempresas de mantenimiento rutinario dentro del segundo proyecto de Caminos Rurales de Perú (CRP II) y posteriormente su sucesor el Proyecto de Transporte Rural Descentralizado (PTRD), ambos proyectos realizados conjuntamente con el Banco Mundial.

- Falta de desarrollo de una metodología tal como la de la OIT, que incluye aspectos valiosos de género e instrumentos sobre como capacitar a mujeres y hombres microempresarios.
 - Condiciones que limitan la participación de mujeres. Por ejemplo, actualmente un requisito estipula que las mujeres deben ser jefas de hogar para postular, pero no hay muchas mujeres en las zonas rurales que tienen este perfil (madres solteras viven con parientes, etc.), así que por defecto las mujeres son excluidas porque técnicamente son jefas de hogares. También, muchas mujeres tienen miedo para dar el examen de solicitud, el cual es un requisito para ser considerado.
 - Falta de apoyo local para asegurar el suceso y sostenibilidad de la intervención. Pocos oficiales al nivel local han sido capacitados en temas de género y equidad en la oferta laboral local.
- 1.5 Este proyecto financiará el mantenimiento rutinario por un período promedio de tres años de 530 km de caminos vecinales ya intervenidos y/o a rehabilitarse con esta operación y otras externas. Las actividades de mantenimientos son realizadas a través de microempresas locales, influyendo positivamente en el empleo y desarrollo económico de la zona de influencia, y la construcción de nuevos caminos requiere mano de obra local, la cual también sirve como una fuente de empleo para comunidades rurales.

II. OBJETIVO DE LA CONTRATACIÓN

- 2.1 El objetivo principal de la consultoría es desarrollar un programa y módulos de capacitación para todos los equipos involucrados en el proyecto y hacer una revisión comprensiva de género en todas las fases del ciclo de vida de las microempresas de mantenimiento y mano de obra local, incluyendo las fases de promoción, formación de grupos, capacitación, y monitoreo y evaluación. Además, un sub-objetivo es buscar enlaces entre programas sociales en el país, entidades de capacitación, y mano de obra local.

III. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES

- 3.1 Dos actividades principales serán implementadas para promover la participación activa de mujeres, tanto en el mantenimiento de los caminos como en su construcción con mano de obra local: (i) desarrollo de módulos de entrenamiento de capacitación a capacitadores de microempresas, y (ii) revisión de diseño de microempresas y formulación de estrategia de incorporación de género, tanto para microempresas de mantenimiento como para mano de obra local. Dado la naturaleza de las exigencias físicas en la construcción de obras, el sociólogo diseñará esfuerzos para promocionar la participación de mujeres local, y los módulos para su capacitación abordarán sus necesidades particulares.

1. Desarrollo de módulos de entrenamiento de capacitación a capacitadores de microempresas

- Desarrollar un programa de capacitación (varios módulos) para tres tipos de audiencias: (i) módulos para capacitar a los capacitadores; (ii) módulos para la capacitación de los microempresas de mantenimiento (a ser usados por los

capacitadores); y (iii) módulos para capacitación para la mano de obra local (a ser usados por los capacitadores). Los módulos de: (ii) y (iii) serán usados por los capacitadores locales. La capacitación debe ser apropiada para todos los equipos involucrados en el proyecto, tanto en la unidad central como en las zonas rurales para obras y mantenimiento que pueda ser transmitida a través de un formato de capacitar a los capacitadores. Personas de las siguientes organizaciones van a ser capacitadas: Unidad Ejecutora del Programa (MOPC, DCV, y supervisores técnicos y administrativos), Contratistas, Fiscalizadoras, Entidades ejecutoras locales de mantenimiento, Microempresas, miembros de los gobiernos locales (por ej., intendentes, gobernadores, funcionarios de Sembrando Oportunidades en los departamentos).

- Escoger y capacitar al mejor ente local para hacer las capacitaciones locales.

2. Revisión de diseño de microempresas, y formulación de estrategia de incorporación de género.

- Hacer una revisión comprensiva de género en todas las fases del ciclo de vida de las microempresas de mantenimiento y mano de obra local, incluyendo las fases de promoción, formación de grupos, capacitación, y monitoreo y evaluación, y crear un plan estratégico...

Para mantenimiento:

- *Promoción:* Realizar un levantamiento de las organizaciones de base existentes en la zona con énfasis en organizaciones de mujeres, explorando también la presencia de madres soleteras, abandonadas, separadas, etc. con la finalidad de promover equidad en la convocatoria para la promoción del involucramiento de la mujer.
- *Formación de grupos:* Hacer un análisis del matriz de puntaje total y eliminará requisitos que imponen barreras para mujeres participantes. Diseñar una esquema de “puntajes extras” para mujeres postulantes (como el caso del Banco Mundial en Paraguay) para impulsar la participación de la mujer.
- *Capacitación de los microempresarios:* Crear una metodología que integre temáticas de género en una manera comprensiva (e.g. metodología del OIT en su totalidad, no en partes). El contenido debe incluir la técnica necesaria para los elementos principales de mantenimiento. También, la capacitación debe incluir contenido sobre las necesidades distintas de mujeres y hombres microempresarios y como trabajar conjuntamente en una manera eficaz (e.g. revisar las inquietudes que mujeres tienen de su seguridad, cuidado de sus hijos, normas sociales, horarios, entre otros etc. cuando están trabajando).
- *Monitoreo:* Asegurar que todos los datos que refieren a trabajadores y mano de obra sean desagregados por sexo para poder comparar los avances de hombres y mujeres (en ratios de comparación) y que el sistema informática de la unidad ejecutora pueda captar esta información.

Para mano de obra local:

- Buscar enlaces entre programas sociales, entidades de capacitación, y mano de obra local. La capacitación para la mano de obra local puede ser articulada a través de varios programas y entidades nacionales como La Cámara de Construcción o programas de capacitación ya ofrecidos con Sembrando

Oportunidades: Servicio Nacional de Promoción Profesional (SNPP) y El Sistema Nacional de Formación y Capacitación Laboral (SINAFOCAL).

- Diseñar esfuerzos para promocionar la participación de mujeres local y (como se mencionó arriba) los módulos para su capacitación que abordarán sus necesidades particulares. Participantes en los tres departamentos priorizados pueden participar en la capacitación técnica en estos tres áreas específicas: (i) empedrados (capacitación artesanal y manejo de la piedra, explotación de cantera/rocas); (ii) enripiados (operación de equipo, controles de calidad), y (iii) puentes de hormigón (dosificación de hormigón, carga hormigón, etc.).

IV. RESULTADOS ESPERADOS

- 4.1 Durante el período de ejecución se espera que el consultor presente los siguientes productos, según cronograma de pago:

Nº	Resultado	Porcentaje de pago
1	Contenido para 3 capacitaciones (módulos para capacitar a los capacitadores, módulos para la capacitación de los microempresas de mantenimiento y módulos para capacitación para la mano de obra local)	40%
2	Plan Estratégico para la incorporación de género en las microempresas de mantenimiento y de mano de obra local.	60%

V. PERFIL DEL CONSULTOR

- 5.1 **Nivel Académico:** El profesional deberá ser graduado universitario, preferentemente en las áreas de Asistencia Social, Género, o Economía (Req. Mínimo). Se valorarán los títulos de especialización o maestría relacionadas con la consultoría.
- 5.2 **Experiencia General:** Experiencia Profesional mínima de 7 años
- 5.3 **Experiencia Específica:** Experiencia en asesoramiento y coordinación en el área social, con experiencia en relocalizaciones, en el sector público y/o privado de como mínimo de 6 años. Preferible con experiencia en programas y proyectos con financiamiento del BID u otros organismos internacionales.
- 5.3 **Otros Factores:** Idiomas: Español. Deseable idioma portugués, inglés, y guaraní.

VI. SUPERVISIÓN

- 6.1 El consultor estará bajo la supervisión directa del Especialista Sectorial de Transporte de la Oficina de Representación del Banco en el Paraguay. El Consultor deberá generar todos los informes que sean necesarios conforme a lo establecido en el apartado de resultados esperados.

VII. PLAZOS

- 7.1 Plazo: El plazo de desarrollo de la presente consultoría será de seis meses.

VIII. PAGOS

- 8.1 La remuneración será determinada de acuerdo a los reglamentos y criterios del Banco.

IX. CONSANGUINIDAD

- 9.1 Individuos con familiares trabajando para el BID que incluyen el cuarto grado de consanguinidad y el segundo grado de afinidad no son elegibles. Esto incluye empleados y contractuales. Los candidatos deben ser ciudadanos de un país miembro del Banco Interamericano de Desarrollo.

X. DIVERSIDAD

- 10.1 El BID está comprometido con la diversidad e inclusión y a proporcionar igualdad de oportunidades en el empleo. Acogemos la diversidad con base en género, edad, educación, origen nacional, raza, discapacidad, orientación sexual, religión y status de VIH/SIDA. Alentamos la postulación de mujeres, afro-descendientes y personas de origen indígena.

PLAN DE ADQUISICIONES DE COOPERACIONES TECNICAS NO REEMBOLSABLES										
País: Paraguay					Agencias Ejecutoras: No aplica. Sector Público: o Privado: No Aplica.					
Número del Proyecto: PR-T1174					Nombre del Proyecto: Apoyo a la Elaboración de Estudios de los Proyectos PR-L1084 y PR-L1044					
Monto límite para revisión ex post de adquisiciones: Bienes y servicios (monto en U\$S): __n/a__ Consultorías (monto en U\$S): 366,000										
Nº Item	Ref. POA	Descripción de las adquisiciones (1)	Costo estimado de la Adquisición (US\$)	Método de Adquisición (2)	Revisión de adquisiciones (Ex-ante o Ex-Post) (3)	Fuente de Financiamiento y porcentaje		Fecha estimada del Anuncio de Adquisición o del Inicio de la contratación	Revisión técnica del JEP (4)	Comentarios
						BID/MIF %	Local / Otro %			
1		Componente 1: Caminos Vecinales								
		Diseño de un piloto de contratos CREMA para caminos vecinales	140,000	SCC	Ex-ante	100	-	Trimestre I 2015	SI	
		Apoyo a la formación y capacitación de microempresas con enfoque de género	50,000	SD	Ex-ante	100	-	Trimestre I 2015	SI	
2		Componente 2: Metrobus								
		Estudios de Factibilidad del Trayecto del Metrobus	150,000	SCC	Ex-ante	100	-	Trimestre I 2015	SI	
		Supervisión de Estudios	26,000	CCIN	Ex-ante	100	-	Trimestre I 2015	SI	
Total			366,000	Preparado por: JMSalvatierra			Fecha: 03-11-2014			
<p>⁽¹⁾ Se recomienda el agrupamiento de adquisiciones de naturaleza similar tales como equipos informáticos, mobiliario, publicaciones, pasajes, etc. Si hubiesen grupos de contratos individuales similares que van a ser ejecutados en distintos periodos, éstos pueden incluirse agrupados bajo un solo rubro con una explicación en la columna de comentarios indicando el valor promedio individual y el período durante el cual serían ejecutados. Por ejemplo: En un proyecto de promoción de exportaciones que incluye viajes para participar en ferias, se pondría un ítem que diría "Pasajes aéreos Ferias", el valor total estimado en US\$ 5 mil y una explicación en la columna Comentarios: "Este es un agrupamiento de aproximadamente 4 pasajes para participar en ferias de la región durante el año X y X1.</p>										
<p>⁽²⁾ Bienes y Obras: LP: Licitación Pública; CP: Comparación de Precios; CD: Contratación Directa.</p>										
<p>⁽²⁾ Firmas de consultoría: SCC: Selección Basada en la Calificación de los Consultores; SBCC: Selección Basada en Calidad y Costo; SBMC: Selección Basada en el Menor Costo; SBPF: Selección Basada en Presupuesto Fijo. SD: Selección Directa; SBC: Selección Basada en Calidad</p>										
<p>⁽²⁾ Consultores Individuales: CCIN: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual ; SD: Selección Directa.</p>										
<p>⁽³⁾ Revisión ex-ante/ ex-post. En general, dependiendo de la capacidad institucional y el nivel de riesgo asociados a las adquisiciones la modalidad estándar es revisión ex-post. Para procesos críticos o complejos podrá establecerse la revisión ex-ante.</p>										
<p>⁽⁴⁾ Revisión técnica: Esta columna será utilizada por el JEP para definir aquellas adquisiciones que considere "críticas" o "complejas" que requieran la revisión ex ante de los términos de referencia, especificaciones técnicas, informes, productos, u otros.</p>										