

**PROGRAMA DE MANTENIMIENTO Y REHABILITACION  
DE CAMINOS VECINALES II**

(DR-0131)

**RESUMEN EJECUTIVO**

<b>PRESTATARIO Y GARANTE:</b>	República Dominicana	
<b>ORGANISMO EJECUTOR:</b>	Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones (SEOPC)	
<b>MONTO Y FUENTE:</b>	BID:	US\$48 millones (OC)
	Aporte local:	US\$12 millones
	Total:	US\$60 millones
<b>PLAZOS Y CONDICIONES FINANCIERAS:</b>	Plazo de amortización:	25 años
	Período de desembolso:	4 años
	Tipo de interés:	variable
	Inspección y vigilancia:	1.00%
	Comisión de crédito:	0,75%
	Moneda:	Facilidad Unimonetaria en dólares americanos
<b>OBJETIVOS:</b>	<p>El Programa tiene como objetivo general garantizar la sostenibilidad del mantenimiento de la red de caminos vecinales. Los objetivos específicos son: (i) consolidar el proceso de modernizar la institución responsable de la red de caminos vecinales; (ii) promover el desarrollo de nuevos mecanismos de ejecución, que incluirían una mayor participación comunitaria; (iii) apoyar el desarrollo de nuevas alternativas para disponer de recursos estables y permanentes que garanticen la ejecución de los planes de mantenimiento; y (iv) contribuir al financiamiento de una fracción de los planes anuales de inversiones en rehabilitación y mantenimiento de caminos vecinales y puentes.</p>	
<b>DESCRIPCION:</b>	<p>El Programa propuesto tendrá una duración de cuatro (4) años y el componente de obras civiles será ejecutado bajo la modalidad por etapas o "time-slice". El programa financiará inversiones anuales en rehabilitación y mantenimiento de caminos vecinales y puentes de la red principal; mantenimiento periódico y rutinario de caminos vecinales de la red principal y secundaria, incluyendo nuevas modalidades de participación comunitaria, como el Peón Caminero y Microempresas. Igualmente, financiará asistencias técnicas y</p>	

fortalecimiento institucional para apoyar la rehabilitación y mantenimiento de caminos vecinales y puentes.

Con el fin de garantizar la sostenibilidad financiera del mantenimiento de caminos vecinales, se ha acordado con el prestatario y el ejecutor un Plan de Acción para consolidar el proceso iniciado con la operación en curso de asignar anualmente partidas presupuestarias al mantenimiento de caminos vecinales y establecer un mecanismo sostenible de financiamiento de estas actividades. Como parte del Plan de Acción el ejecutor se comprometerá a metas de rehabilitación y mantenimiento de caminos a ser financiadas con recursos propios de la SEOPC durante la ejecución del Programa y a ejecutar las acciones para asegurar que al final del Programa se haya establecido un mecanismo que garantice la disponibilidad de recursos financieros para el mantenimiento de la red de caminos vecinales.

**REVISION AMBIENTAL  
Y SOCIAL:**

Las principales recomendaciones del Informe de Impactos Ambientales y Sociales del Programa (ESIR) se presentan en el Capítulo III sección H y en el Capítulo IV sección D. Dentro de las condiciones contractuales especiales del Programa, se está indicando que previo el primer desembolso se requerirá que se haya fortalecido la UCP mediante la incorporación de dos técnicos, uno especializado en temas ambientales y el otro en temas sociales y la designación del personal homólogo de apoyo a estos técnicos; y que en el primer año de ejecución del mismo, se inicien los servicios de consultoría requeridos para fortalecer el manejo del área ambiental y social del componente de fortalecimiento institucional del SEOPC.

**BENEFICIOS:**

Contribuir a elevar el nivel de vida de las comunidades rurales y disminuir el costo de la producción agrícola, facilitando un acceso adecuado y en condiciones permanentes a los mercados y a los servicios básicos de infraestructura social y económica.

**RIESGOS:**

La ausencia de una organización con suficiente capacidad operativa y la falta de certeza en la disponibilidad de recursos oportunos, han constituido los principales obstáculos para lograr un mantenimiento adecuado y sostenible de la red de caminos vecinales. La presente operación busca con el Plan de Acción para la Sostenibilidad del Mantenimiento, incrementar las metas físicas de mantenimiento anualmente, mediante la contratación

con el sector privado; así como implementar los cambios institucionales requeridos para contar al final del Programa con una organización con autonomía y fuentes de financiación confiables.

**ROL DEL PROYECTO  
EN LA ESTRATEGIA  
DEL BANCO EN EL  
PAIS Y EN EL  
SECTOR:**

Este Programa es consistente con las estrategias Nacional y del Banco. El fortalecimiento y la modernización de la capacidad institucional del Estado en el sector vial, la promoción de la participación del sector privado en el sector transporte y el desarrollo y recuperación de los caminos de producción son elementos de política complementarios, para promover la actividad económica en las áreas rurales, reducir la carga fiscal y promover la eficiencia del gasto público en el sector.

**ADQUISICIONES DE  
BIENES Y  
SERVICIOS:**

Con excepción de la ejecución de obras indicadas en el párrafo siguiente, se aplicarán los procedimientos estándares del Banco para la ejecución del resto de las obras del Programa, así como para la adquisición de bienes y la contratación de servicios de consultoría. Se convocará a licitación pública internacional para adquirir bienes por la suma equivalente de US\$300.000 o mayor y para la ejecución de obras por la suma equivalente de US\$3.000.000 o mayor. Para las consultorías, las convocatorias a licitación tendrán ámbito internacional cuando las mismas excedan del equivalente de US\$200.000. La ejecución de obras, la adquisición de bienes y la contratación de servicios de consultoría por debajo de estos montos seguirá el procedimiento que se indica en el párrafo 3.9 de este documento.

**EXCEPCIONES  
A POLITICAS  
DEL BANCO:**

Se recomienda que la ejecución de obras bajo la modalidad de Peón Caminero y Microempresas, mediante contratos que no excedan del equivalente de US\$50.000, y financiados con recursos del préstamo, por un monto total de hasta US\$5.000.000, se hallen exentas de la aplicación de los procedimientos estándares de licitación del Banco. Estas obras serán ejecutadas bajo un procedimiento a ser acordado por el Prestatario y el Banco, con base en las propuestas de la consultoría que se contratará como parte del Plan de Acción para la Sostenibilidad del Mantenimiento. (Párrafos 2.9.b y 3.9)

Con el objeto de tener flexibilidad en la contratación del personal de la UCP, según se indica en el párrafo 2.5 de este documento, se recomienda que dicha contratación, de ser necesaria, se halle exenta de la aplicación de los procedimientos estándares de consultoría del Banco.

**CRITERIOS DE LA  
POLITICA RELATIVOS  
A LA POBREZA Y  
ASPECTOS SOCIALES:**

Conforme a lo estipulado en el documento de la Octava Reposición (AB-1704), se ha determinado que el Programa Propuesto no califica como inversión explícitamente orientada a aliviar la pobreza, párrafo 3.18.

**CONDICIONES  
CONTRACTUALES  
ESPECIALES:**

A. Condiciones previas al primer desembolso

Previo al primer desembolso, se requerirá que se haya fortalecido la UCP mediante la incorporación de dos técnicos, uno especializado en temas ambientales y el otro en temas sociales, y la designación del personal homólogo de apoyo a estos técnicos.

B. Otras condiciones contractuales especiales

a. Los criterios que se aplicarán para la selección de proyectos del primer año del Programa, así como para los proyectos similares a ser incluidos en los años subsiguientes, serán los establecidos en los párrafos 3.6 y 3.7.

b. El Programa comprenderá: una reunión de medio término párrafos 3.11 y 3.12; una reunión anual de supervisión; e informes anuales de mantenimiento párrafo 3.14.

c. Los contratos para el diseño de obras, construcción y mantenimiento de los caminos deberán incluir especificaciones ambientales, acordados para este Programa.

d. Antes de las adjudicaciones de las obras del Programa, presentar evidencia de que se ha contratado los servicios de consultoría para la supervisión de las mismas.

e. En el primer año de ejecución del Programa, se iniciarán los servicios de consultoría requeridos, para fortalecer la capacidad institucional de la SEOPC, en lo referente a la implementación del Plan de Acción para la Sostenibilidad del Mantenimiento y al manejo del área ambiental y social del componente de fortalecimiento institucional de la DGM, párrafos 2.8 y 3.22.

f. El prestatario se compromete a ejecutar las acciones que sean necesarias para alcanzar las metas incluidas en el Plan de Acción para la Sostenibilidad del Mantenimiento.

El contrato de préstamo contendrá, además de las condiciones estándares del Banco previas al primer desembolso, las demás condiciones estándares del Banco para este tipo de operaciones, así como las condiciones sobre auditoría, informes, reuniones periódicas, inspecciones, mantenimiento, adquisiciones de bienes, ejecución de obras y contratación de servicios de consultoría.

## I. MARCO DE REFERENCIA

### A. Introducción

- 1.1 La Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones (SEOPC), como entidad gubernamental responsable del diseño, construcción y mantenimiento del sistema vial de la República Dominicana, ha desarrollado en los últimos veinte años importantes proyectos de inversión con la colaboración de organismos multilaterales, dirigidos a mejorar la infraestructura de las carreteras y caminos vecinales, así como para fortalecer las áreas institucionales directamente involucradas en la administración y control de la red vial. En este orden, se ha prestado especial atención al mejoramiento de la capacidad institucional para el mantenimiento tanto de la red de carreteras como de caminos vecinales.
- 1.2 El presente Programa dará continuidad al apoyo del Banco para consolidar la modernización de la SEOPC como entidad estatal encargada de la planificación y administración del mantenimiento de la red de caminos vecinales, a la vez que apoyará la financiación de una fracción de las inversiones requeridas en la rehabilitación y mantenimiento de dicha red en el período 1999/2002. El Programa capitalizaría los esfuerzos realizados en la primera fase (Préstamo 894/SF-DR), que permitió restablecer y fortalecer institucionalmente la organización encargada del mantenimiento de la red de caminos vecinales y apoyar para que un monto cada vez mayor de recursos sea destinado al mantenimiento de dicha red.
- 1.3 Bajo una conceptualización de programa por etapas, el presente Programa contribuirá a la rehabilitación de aproximadamente 400 km y al mantenimiento de 4.000 km de caminos vecinales; así como a la conservación de 1.000 metros de puentes de la red de caminos vecinales. El Programa contribuirá a la solución de los problemas que aún persisten en el subsector con las siguientes acciones :
  - a. Se consolidará el proceso iniciado con la operación en curso de recuperar la importancia que debe otorgarse al mantenimiento de caminos vecinales, definiendo planes de acción que permitan cubrir anualmente una proporción cada vez mayor de la red, y ampliando la participación del sector privado y las comunidades en la ejecución de estos trabajos, con el objetivo de que al final del presente Programa se haya establecido un mecanismo sostenible de financiamiento de estas actividades.
  - b. Se apoyarán nuevos mecanismos de ejecución en el mantenimiento de la red secundaria de caminos vecinales, fortaleciendo la participación comunitaria mediante las modalidades de microempresa y peón caminero; las cuales implican la contratación de personas o pequeñas empresas residentes en el área de trabajo de los caminos, para actividades que requieran alto uso de mano de obra y herramientas de bajo costo.

- c. Se continuará el fortalecimiento de la institución, en los aspectos de planeamiento y administración del mantenimiento de caminos vecinales, con consultoría, capacitación y equipamiento. Igualmente, se complementará la implementación a nivel nacional del inventario de la red mantenible de caminos vecinales y se consolidará el uso del sistema, con dotación de equipo y capacitación.

B. El entorno macroeconómico y la red vial

1. **El entorno macroeconómico**

- 1.4 Desde 1990, las autoridades dominicanas han hecho grandes esfuerzos para estabilizar la economía, fortaleciendo las finanzas públicas, controlando la expansión del crédito y los aumentos indiscriminados de salarios, reduciendo las distorsiones cambiarias, financieras y de precios, abriendo la economía y normalizando las relaciones financieras del país con los acreedores externos. El actual gobierno ha mantenido el esfuerzo estabilizador con medidas para consolidar la estabilidad macroeconómica, incluyendo entre otros, la adopción de una regla de presupuesto equilibrado, una mejor coordinación entre las políticas fiscal y monetaria.
- 1.5 La estrategia económica y social del Gobierno tiene como objetivos generales reducir la pobreza y promover el crecimiento económico sostenido y de amplia base. En este contexto, el Gobierno otorga gran importancia al desarrollo del sector agrícola, al acceso a los centros de fomento turístico y a la promoción de las exportaciones, proponiéndose mitigar los factores que afectan negativamente a estas actividades de desarrollo. Uno de estos factores es el estado deficiente de las vías de comunicación terrestre, por lo que se ha decidido prestar una atención prioritaria al mantenimiento y mejoramiento de las redes de carreteras y de caminos vecinales, que constituyen la principal infraestructura de transporte interno del país.

2. **El sector transporte**

- 1.6 La infraestructura del sector transporte en la República Dominicana, es relativamente densa para su extensión territorial de 48.442 km. y población de 7,5 millones de habitantes y en general es satisfactoria en lo que se refiere al alcance y provisión de accesos. Se compone de aproximadamente 18.900 km. de carreteras y caminos, de los cuales aproximadamente 4.900 km tiene características de carretera y 14.000 km constituyen caminos vecinales; 1.700 km. de vías férreas (principalmente para transporte de caña de azúcar); 15 puertos (tres importantes); y 44 aeropuertos y pistas (7 aeropuertos internacionales).
- 1.7 La operación de transporte por carreteras y caminos vecinales es la modalidad predominante de transporte nacional de mercancías y de pasajeros. El transporte por carreteras está en un 95% en manos

del sector privado y se compone de aproximadamente 500,000 unidades (camiones, autobuses, carros, etc.). El transporte marítimo y aéreo, son las modalidades predominantes de transporte internacional de cargas y de pasajeros respectivamente. Un 97% del transporte internacional de carga se realiza por mar, y el restante 3% corresponde a transporte aéreo.

### **3. La política para el sector vial**

- 1.8 Las estrategias y políticas del Gobierno para el sector vial han sido incorporadas en los programas viales en ejecución con el Banco (894/SF-DR) y con el Banco Mundial (4127-DO, contienen los siguientes objetivos: promover la participación del sector privado tanto en inversiones como en actividades de mantenimiento de la infraestructura y operación de los servicios, modernizar y rehabilitar la infraestructura deteriorada y mantenerla a un alto nivel de servicios, aumentar la eficiencia de los organismos institucionales en el uso de sus recursos tanto financieros como humanos, fortalecer la capacidad de la SEOPC en la dirección, gestión y adquisiciones para los servicios viales, promover e integrar la contribución de la comunidad y de los usuarios en la planificación, diseño y operación del sector y asegurar la protección y mitigación de los impactos ambientales resultantes.

### **4. La problemática de la red vial de caminos vecinales**

- 1.9 La red vial de caminos vecinales tiene una longitud de 14.000 km de los cuales, 8.000 km conforman la red básica, esto es aquella que ofrece un servicio permanente a lo largo del año y por lo tanto requiere un mantenimiento continuo. La red básica está compuesta por 6.000 km de red de caminos principales, aquellos que conectan directamente con la red de carreteras y por 2.000 km de red secundaria, o ramales alimentadores a la red principal de caminos vecinales. Los 6.000 km restantes de la red de caminos vecinales constituyen caminos con nivel de servicio estacional, trochas y caminos de tierra con condiciones mínimas de drenaje y terracería, que requieren un mantenimiento eventual. Se estima que esta longitud es suficiente para cubrir las necesidades globales de transporte de pasajeros y de carga en el mediano plazo; aunque existe una proporción de caminos que requieren de alguna acción de mantenimiento y/o rehabilitación para elevar su nivel de servicio. El Cuadro I-1, presenta el estado de situación actual de la red básica de caminos vecinales, en el cual se resalta que el 44% se encuentra en mal estado.



CUADRO I-1 Estado de la Red de Caminos Vecinales				
	BUENA	REGULAR	MALA	TOTAL
Red Caminos Principales	1.500	2.000	2.500	6.000
Red Caminos Secundarios	500	500	1.000	2.000
Subtotal Red Básica	2.000	2.500	3.500	8.000
Red Estacional y Trochas	400	600	5.000	6.000
TOTAL	2.400	3.100	8.500	14.000

- 1.10 A pesar de que en la operación existente se han hecho progresos significativos en mejorar la planificación y administración del mantenimiento de caminos vecinales, todavía existen dos problemas fundamentales a resolver en esta área: (i) completar la capacidad de planificación del mantenimiento y (ii) contar con los recursos financieros suficientes para su ejecución. Se debe dar solución a estos problemas a fin de evitar la pérdida de aquellas vías que se encuentran en buenas o regulares condiciones y de mejorar el estado de las que se encuentran en mala condición. Desde el punto de vista técnico, al no contarse con inventarios actualizados del estado de condición de la red y no existir una planificación del mantenimiento de la red, sólo se ofrece mantenimiento a aquellas vías que gozan de la atención de las autoridades con poder de decisión. Desde el punto de vista financiero, la escasez de recursos asignados al mantenimiento y su posterior distribución, en donde se otorga prioridad a la red de carreteras, hace que la atención a los caminos vecinales sea insuficiente, siendo prácticamente inexistente en el caso de la red secundaria.

#### C. Contexto institucional y financiero

##### 1. La organización a cargo del mantenimiento

- 1.11 En el marco institucional, la SEOPC tiene a su cargo la gestión de la totalidad del sector transporte, aunque en la práctica, sus actividades se limitan al sub-sector vial (planificación y ejecución de los diseños, construcción, rehabilitación y mantenimiento, así como la señalización del tráfico y la expedición de licencias para la conducción de vehículos). El desarrollo y mantenimiento de la red vial nacional incluyendo los caminos vecinales es responsabilidad de la Dirección General de Mantenimiento (DGM) de la SEOPC. Además intervienen en los procesos de planeación, administración y ejecución de la rehabilitación y mantenimiento de la red de caminos vecinales, la Oficina de Auditoría Interna (OAI), y el Departamento Administrativo de Recursos Externos (DARE) y el Departamento de Presupuesto de la SEOPC.
- 1.12 La DGM ha tenido en los últimos tres años el aporte de servicios de asistencia técnica para mejorar su capacidad de administración y control del mantenimiento de caminos vecinales (financiamiento del

Banco, préstamo 894/SF-DR), así como del mantenimiento de carreteras (financiamiento del Banco Mundial, Préstamo 3350-DO). El préstamo 894/SF-DR financia la ejecución de obras físicas de rehabilitación y mantenimiento de caminos vecinales, así como al desarrollo de actividades de asistencia técnica para el fortalecimiento institucional, como: (i) el desarrollo e implementación del Sistema de Administración del Mantenimiento de Caminos Vecinales (SAMCV); (ii) el fortalecimiento de las áreas financieras relacionadas con la ejecución de proyectos de caminos vecinales (DARE, OAI y el Departamento de Presupuesto de la SEOPC); y, (iii) la creación y asesoramiento de la Unidad Coordinadora del Programa (UCP).

- 1.13 A pesar de los avances logrados en la primera fase, aún persisten restricciones para consolidar el proceso de modernización. Con la asistencia técnica otorgada bajo el Préstamo 894/SF-DR, se inventarió 6.000 km de la red básica de caminos vecinales (de un total de 8.000 km) para su incorporación en el SAMCV. Con la presente operación se actualizará este inventario, incorporando los 2.000 km restantes de la red básica. El fortalecimiento institucional, se llevó a cabo para OAI, DARE y algunas áreas de las oficinas centrales de la Sección de Caminos Vecinales de la DGM de la SEOPC; y con la nueva operación se fortalecerá la Unidad de Planeamiento se expandirá el SAMCV a nivel nacional a los distritos y ayudantías. Por otra parte, el abandono de muchos caminos vecinales de la red secundaria ha mostrado la necesidad de fortalecer la participación comunitaria en el mantenimiento de estos caminos, por lo que con el programa propuesto se desarrollarán nuevos mecanismos de ejecución del mantenimiento.
- 1.14 Finalmente, se observa la necesidad de consolidar el flujo de los recursos presupuestarios en la cantidad y en el momento adecuados. Asimismo, se requiere mejorar el sistema de información y análisis de los datos referentes a los desembolsos por rubros de gastos, correspondientes a los trabajos de mantenimiento de los caminos vecinales.

## **2. La financiación del mantenimiento**

- 1.15 En los últimos cuatro años el Gobierno ha dedicado una cantidad considerable de recursos financieros propios a la construcción y mejoramiento de carreteras pero solamente una fracción reducida al mantenimiento de las mismas. Por otro lado, los recursos dirigidos a construcción de nuevos caminos vecinales han sido limitados pero las sumas dedicadas a rehabilitación y mejoramiento indican un esfuerzo importante. Sin embargo, los recursos gastados en mantenimiento rutinario y periódico de caminos vecinales han sido escasos para atender una red vecinal de 14.000 km (incluyendo caminos de uso estacional).
- 1.16 La estrategia de construcción, rehabilitación y mantenimiento de carreteras y caminos vecinales se refleja en la evolución de los

gastos y del financiamiento que se presenta en el Cuadro I-2. Los caminos vecinales han recibido solamente un 21% de los recursos disponibles en el período 1994-98, de los cuales un 10% en promedio se dedicó al mantenimiento de los mismos.

- 1.17 El análisis del financiamiento de los gastos en el subsector vial refleja la estrategia del Gobierno de utilizar casi exclusivamente recursos propios en especial para construcción y mejoramiento de carreteras y concentrar el financiamiento externo en rehabilitación y mantenimiento para ambos tipos de vías: carreteras y caminos vecinales. Los recursos propios para el financiamiento de los gastos de construcción no provienen de las asignaciones del presupuesto de la SEOPC sino que se originan en la partida 1401 del presupuesto nacional. Este Fondo 1401 se alimenta con los ahorros realizados durante la ejecución de los presupuestos de las entidades públicas, los cuales se asignan durante el curso del año presupuestario a gastos prioritarios determinados por el Poder Ejecutivo. Para el año 1998, la SEOPC no anticipa recibir recursos del Fondo 1401 y está operando en base de su presupuesto asignado.

<b>CUADRO I-2</b> <b>GASTOS Y FINANCIAMIENTO DEL SUBSECTOR VIAL (1994-98)</b> <b>(en millones de US\$)</b>					
	1994	1995	1996	1997	1998e
CONSTRUCCIONES	56.0	139.9	60.2	68.6	57.5
Carreteras	47.5	134.2	53.9	61.9	50.6
Caminos Vecinales	8.5	5.7	6.3	6.7	6.9
REHABILITACION Y MEJORAMIENTO	97.2	69.2	109.2	116.1	104.7
Carreteras	71.9	49.2	80.9	86.9	70.3
Caminos Vecinales	25.3	20.0	28.3	29.2	34.4
MANTENIMIENTO	9.0	8.7	10.5	11.1	12.0
Carreteras	5.9	5.6	7.1	7.3	7.5
Caminos Vecinales	3.1	3.1	3.4	3.8	4.5
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>162.2</b>	<b>217.8</b>	<b>179.9</b>	<b>195.8</b>	<b>174.2</b>
RECURSOS EXTERNOS	19.7	25.1	20.6	18.2	31.3
BID	3.6	4.5	4.6	4.5	17.3
BIRF	16.1	20.6	16.0	13.7	14.0
RECURSOS INTERNOS	142.5	192.7	159.3	177.6	142.9
Presupuesto SEOPC	29.2	32.7	32.5	34.3	127.9
Fondos 1401	105.2	150.4	114.1	121.3	0.0
Contrapartidas BID/BIRF	8.1	9.6	12.7	22.0	15.0
<b>TOTAL FINANCIAMIENTO</b>	<b>162.2</b>	<b>217.8</b>	<b>179.9</b>	<b>195.8</b>	<b>174.2</b>

- 1.18 El Cuadro I-3 presenta las proyecciones de las necesidades de recursos financieros para atender los programas de construcción y mantenimiento de la red vial para el período 1999-2002. Estas consideran el cronograma de desembolsos de la presente operación, del préstamo en ejecución para carreteras del Banco Mundial, las erogaciones pendientes de la Autopista Duarte cuya construcción se terminó en 1998, el inicio de las obras de construcción y ampliación de la Autopista Las Américas y otras carreteras en estudio y el cronograma de ejecución del mantenimiento de caminos vecinales incluido dentro del Plan de Acción para el Sosténimiento del Mantenimiento Vial (Anexo II-2).

<b>CUADRO I-3</b> <b>PROYECCION DE GASTOS Y FINANCIAMIENTO DEL SUBSECTOR VIAL (1999-2002)</b> <b>(en millones de US\$)</b>				
	1999	2000	2001	2002
CONSTRUCCIONES	57.7	42.3	44.9	44.4
Carreteras	46.9	30.9	32.8	31.9
Caminos Vecinales	10.8	11.4	12.1	12.5
REHABILITACION Y MEJORAMIENTO	88.3	100.9	108.7	101.7
Carreteras	55.9	67.1	73.1	65.3
Caminos Vecinales	32.4	33.8	35.6	36.4
MANTENIMIENTO	45.9	51.7	56.6	53.2
Carreteras	19.7	21.8	24.0	18.5
Caminos Vecinales	10.7	12.2	14.8	18.1
TOTAL GASTOS	176.4	177.2	192.3	182.7
RECURSOS EXTERNOS	32.8	34.6	35.3	13.1
BID	10.2	12.0	12.7	13.1
BIRF/FONDO NORDICO	22.6	22.6	22.6	0.0
RECURSOS INTERNOS	143.6	142.6	157.0	169.6
Presupuesto SEOPC	128.3	127.3	141.6	166.6
Fondos 1401	0.0	0.0	0.0	0.0
Contrapartidas BID/BIRF	15.3	15.3	15.4	3.0
TOTAL FINANCIAMIENTO	176.4	177.2	192.3	182.7

- 1.19 Las proyecciones presentadas en el cuadro I-3 indican un importante cambio en la estrategia de la SEOPC con respecto a la asignación de recursos financieros en el sector vial entre construcción, rehabilitación y mantenimiento. Al completarse en 1998 la Autopista Duarte que se inició en 1994 y que tuvo un costo de US\$400 millones, las erogaciones en construcción de carreteras se reducirán y se incrementarán las asignaciones para el mantenimiento. A partir de 1999, se destinarán recursos suficientes para realizar un programa de mantenimiento que permitirá llegar a

una meta de atender debidamente el 75% de la red básica de caminos vecinales en el año 2002. Para este fin, se destinarán en promedio recursos anuales por US\$14 millones, de los cuales un 70% serán recursos propios del gobierno y el resto serán aportados con recursos del Préstamo del BID.

D. Consistencia con las estrategias nacional y del Banco y otros programas en ejecución

- 1.20 Este Programa es consistente con las estrategias Nacional y del Banco (GN-1958). El fortalecimiento y la modernización de la capacidad institucional del Estado en el sector vial, la promoción de la participación del sector privado en el sector transporte y el desarrollo y recuperación de los caminos de producción son elementos de política complementarios, para promover la actividad económica en la áreas rurales, reducir la carga fiscal y promover la eficiencia del gasto público en el sector.
- 1.21 El Banco está apoyando a la SEOPC en la ejecución del Programa de Rehabilitación y Mantenimiento de Caminos Vecinales para el período 1994-1998, financiado con el Préstamo 894/SF-DR. El Programa ha permitido desarrollar un plan piloto que será concluido durante la vigencia del Programa para que las actividades de mantenimiento sean contratadas con el sector privado, en lugar de ejecutarse en forma directa por la SEOPC. El Programa presenta un avance satisfactorio. Después de una demora importante en los dos primeros años, debido principalmente a la falta de fondos, lo cual fue solucionado en 1997, ha permitido que la SEOPC acelere la ejecución del mismo. A mayo de 1998, ya se ha desembolsado 54% del Préstamo, estimándose que para octubre de este año se comprometerá la totalidad de los recursos.
- 1.22 En la actualidad el Banco Mundial está financiando el VI Proyecto de Rehabilitación y Mantenimiento de Carreteras que comprende rehabilitación de carreteras pavimentadas y mantenimiento por contrato. Como parte de esta operación, se ha realizado un estudio para establecer un mecanismo para garantizar el financiamiento del mantenimiento vial, el cual incluye la elaboración de los instrumentos legales para realizar los cambios institucionales requeridos y garantizar que los mismos se implementen para el mantenimiento de carreteras en el año 2001.

## II. EL PROGRAMA

### A. Objetivos

- 2.1 El Programa tiene como objetivo general garantizar la sostenibilidad del mantenimiento de la red de caminos vecinales. Los objetivos específicos son: (i) consolidar el proceso de modernizar la institución responsable de la red de caminos vecinales; (ii) promover el desarrollo de nuevos mecanismos de ejecución, que incluirían una mayor participación comunitaria; (iii) apoyar el desarrollo de nuevas alternativas para disponer de recursos estables y permanentes que garanticen la ejecución de los planes de mantenimiento; y (iv) contribuir al financiamiento de una fracción de los planes anuales de inversiones en rehabilitación y mantenimiento de caminos vecinales y puentes.
- 2.2 A fin de contar con una herramienta que permita evaluar y controlar la ejecución del Programa, se ha elaborado su correspondiente Marco Lógico, en el que se incluye para los principales objetivos y actividades del Programa, los indicadores a ser evaluados y los medios de su verificación, así como los supuestos o metas concretas que se esperan lograr de la implementación del Programa, el cual se presenta en el **Anexo II-1**.

### B. Descripción de los componentes

- 2.3 El Programa propuesto tendrá una duración de cuatro (4) años y será ejecutado bajo la modalidad por etapas o "time-slice", aprovechando las experiencias adquiridas en la operación que está en ejecución y tomando en consideración la importante incidencia de los gastos de mantenimiento. Se han considerado tres grandes componentes del Programa cuya descripción se presenta a continuación:

#### **1. Rehabilitación y mantenimiento de caminos vecinales**

- 2.4 Este primer componente comprende las inversiones y costos directos, así como la ingeniería y administración requerida para llevar a cabo las siguientes inversiones:

a. rehabilitación, por contrato, de aproximadamente 400 km de caminos vecinales de la red principal, localizados fuera de las aéreas que están bajo protección ambiental.

b. mantenimiento periódico y rutinario, por contrato durante cuatro años, de 500 km anuales de caminos vecinales de la red principal y secundaria;

c. mantenimiento rutinario en el 1er año del Programa de aproximadamente 200 km y de 600 km en cada uno de los tres años siguientes de la red y de caminos vecinales a ejecutarse bajo las modalidades del Peón Caminero y Microempresas; y

- d. mantenimiento, por contrato, de aproximadamente 1.000 metros de puentes de la red principal de caminos vecinales del programa.
- 2.5 La ingeniería y administración relacionadas directamente con la ejecución de este componente, están incluidas en la categoría 1 del Programa e incluyen:
- a. Asesoría para la administración del Programa y elaboración de estudios técnicos, económicos y ambientales requeridos para la rehabilitación y mantenimiento de caminos vecinales y puentes de la operación. Durante la etapa de preparación del Programa se han desarrollado los estudios económicos, ambientales y de ingeniería de los proyectos del primer año del Programa, quedando pendiente los estudios para el resto de caminos y puentes del programa.
  - b. Supervisión de la ejecución de las obras y Auditoría Financiera del Programa. La primera responsable de velar por la correcta ejecución técnica, financiera y ambiental de los trabajos de rehabilitación y mantenimiento de los caminos y puentes. La segunda corresponde a la auditoría financiera a ser ejecutadas anualmente sobre el desarrollo del Programa, mediante firmas independientes.
  - c. Apoyo a la UCP del Programa para optimizarla y adecuarla a las funciones del Programa de manera que pueda realizar eficientemente la coordinación y control de la ejecución de todos los componentes. Para este efecto requiere contar con personal idóneo y que tenga continuidad. Una vez iniciado el nuevo Programa, se determinará si el personal de la UCP, será el que está prestando servicios para el Préstamo 894/SF-DR, y consecuentemente será contratado directamente por el organismo ejecutor con recursos de la nueva operación, o si el mismo será contratado siguiendo los procesos de contratación de consultores del Banco.
- 2. Fortalecimiento institucional de la DGM**
- 2.6 Este componente financia servicios de consultoría y asistencia técnica, relacionados con el fortalecimiento institucional de la DGM y las unidades relacionadas con el mantenimiento de caminos vecinales. Los costos de este fortalecimiento se han incluido en la categoría 3 como costos concurrentes asociados al Programa. En los archivos técnicos se cuenta con términos de referencia elaborados para las diferentes consultorías.
- a. Asesoría para finalizar el inventario de la red de caminos vecinales, incluyendo el seguimiento y monitoreo del SAMCV revisado; lo cual tendrá como finalidad poder contar con una base de datos completa y actualizada de la red de caminos vecinales, además que permitirá incorporar nuevos criterios

sociales y ambientales, entrenar y capacitar al personal en el uso del SAMCV.

- b. Programa para capacitar al personal, incluyendo la dotación de equipos para el fortalecimiento de la Unidad de Planeamiento de la sección de caminos vecinales de la DGM y la UCP; así como para las Ayudantías y Distritos, a fin de que se cuente con una organización preparada para desarrollar las actividades de planificación, programación y supervisión y control de las actividades de mantenimiento de los caminos vecinales; para lo cual se contará con el apoyo de especialistas en diversas áreas, a fin de capacitar al personal de la Unidad. Asimismo, y dado que no sólo es suficiente la capacitación, se les dotará de equipos (vehículos, comunicaciones, procesamiento de datos, etc.), en calidad y cantidad suficiente.
- c. Programa de fortalecimiento para el seguimiento y monitoreo del componente ambiental y social del programa, creando y equipando una nueva unidad técnica dentro de la UCP con el objetivo de coordinar este componente. Esta asistencia técnica especializada apoyará a la UCP ampliando su capacidad para la preparación de evaluaciones de impactos ambientales y sociales en los caminos a ser intervenidos en los demás años del programa, y en la incorporación de las conclusiones de estas evaluaciones a los diseños, especificaciones y documentos de licitación de las obras. Se capacitará a contratistas, supervisores y personal de la SEOPC, y se desarrollará un Manual Ambiental para el Diseño e Implementación de Proyectos de Rehabilitación y Mantenimiento de Caminos Vecinales, así como desarrollará una campaña de integración/capacitación comunitaria. Esta entidad sería capaz de evolucionar según lo requieran las iniciativas gubernamentales referentes al manejo ambiental.

### **3. Plan de Acción para la Sostenibilidad del Mantenimiento.**

- 2.7 Con el fin de garantizar la sostenibilidad financiera del mantenimiento de caminos vecinales, se ha acordado con el prestatario y el ejecutor un Plan de Acción (**Anexo II-2**) que permitirá consolidar el proceso iniciado con la operación en curso de asignar anualmente partidas presupuestarias al mantenimiento de caminos vecinales y establecer un mecanismo sostenible de financiamiento de estas actividades. El Plan de Acción consta de dos componentes fundamentales: (i) por una parte, SEOPC se comprometerá a incrementar anualmente las metas físicas de mantenimiento (ver Cuadro II-1), utilizando mecanismos de contratación con el sector privado; y (ii) se comprometerá a implementar los cambios institucionales requeridos para contar al final del Programa con una organización con fuentes de financiación confiables.



<b>CUADRO II-1</b> <b>PLAN DE ACCION PARA LA SOSTENIBILIDAD DEL MANTENIMIENTO</b> <b>Metas Físicas de Mantenimiento de la Red de Caminos Vecinales</b>				
	1999	2000	2001	2002
BID por contrato	700	1100	1100	1100
SEOPC por contrato	200	500	1200	1900
<b>Subtotal Por Contrato</b>	<b>900</b>	<b>1600</b>	<b>2300</b>	<b>3000</b>
SEOPC por administración	3000	3000	3000	3000
<b>TOTAL</b>	<b>3900</b>	<b>4600</b>	<b>5300</b>	<b>6000</b>

- 2.8 El Programa apoyará las ejecución de actividades de orden institucional que se sintetizan en el Cuadro II-2 y que forman parte del Plan de Acción para la Sostenibilidad del Mantenimiento. Estas actividades están orientadas a garantizar que al final del Programa se haya establecido un mecanismo sostenible para el mantenimiento de la red de caminos vecinales que incluya una efectiva participación comunitaria.

<b>CUADRO II-2</b> <b>PLAN DE ACCION PARA LA SOSTENIBILIDAD DEL MANTENIMIENTO</b> <b>Acciones de orden institucional</b>	
Descripción de acción/actividad	Metas
Definición del mecanismo sostenible para la conservación de la red de caminos vecinales.	Contratar firma para estudiar alternativas de financiamiento; realizar un diagnóstico de la situación actual de las firmas contratistas; analizar la organización que deberá encargarse del mantenimiento; proponer instrumentos legales; y asesorar la realización de seminarios y talleres <b>(Abril 1999)</b>
	Seminarios y talleres con grupos comunitarios, usuarios, representantes del gobierno y otros para obtener apoyo para definir mecanismos de financiamiento estables para el mantenimiento <b>(Julio y Noviembre 1999)</b>
Definición e implementación de programas piloto con peón caminero y microempresas.	Contratación firma asesora <b>(Abril 1999)</b>
	Normas y reglamento <b>(Julio 1999)</b>  Proyectos piloto <b>(II-Sem, 1999)</b>  Asesoramiento en la ejecución 2000 km <b>(1999 al 2002)</b>
Aprobación e implementación de un nuevo arreglo institucional; así como asistencia técnica para la nueva organización.	Aprobación de proyecto de ley o cualquier otro mecanismo legal definido <b>(Diciembre 2000)</b> .  Manuales operativos y de funcionamiento; capacitación y apoyo logístico; contratación de firmas asesoras <b>(2001 y 2002)</b> .

- 2.9 Una primera fase se desarrollará durante 1999, incluyendo:

a. Seminarios Taller y servicios de consultoría para apoyar la definición e implementación de un mecanismo sostenible de financiamiento que permitan la conservación eficiente de la red de caminos vecinales. Se apoyarán acciones orientadas a buscar un consenso en la necesidad de un mecanismo permanente y sostenible para el mantenimiento y apoyar al país a definir el modelo mas apropiado (fondo vial, como el propuesto en el borrador de ley del Banco Mundial, o cualquier otro mecanismo institucional). Se incorporan actividades de difusión y discusión de los aspectos económicos-financieros, experiencias internacionales y del rol de las comunidades y usuarios en la supervisión atendiendo a la importancia de contar con el apoyo de estos grupos para lograr incrementar los fondos que actualmente se asignan al mantenimiento. Igualmente, el estudio de alternativas de financiamiento de la conservación de caminos vecinales y el análisis de la organización que deberá de encargarse del mantenimiento.

b. Consultoría para definir mecanismos adecuados para el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales principales y secundarios, utilizando las modalidades de microempresas y peón caminero. Una de las metas del Programa es lograr la participación comunitaria en el mantenimiento de los caminos, además de permitir que los pobladores de estas comunidades se beneficien del ingreso proveniente de tal actividad. A fin de evitar cualquier fracaso del Programa se ha previsto una etapa en que con el apoyo de una firma o especialistas en la materia se desarrollen todas las acciones y actividades que permitan llevar a cabo de manera satisfactoria las metas propuestas. Como resultado de los servicios se establecerían áreas piloto de aplicación de las soluciones recomendadas.

- 2.10 Una segunda fase del Programa apoyará a las autoridades en la aprobación de los instrumentos legales requeridos y la realización de los arreglos institucionales (proyecto de ley o cualquier otro mecanismo legal definido); así como el apoyo a la implementación y la asistencia para la nueva organización. Estas actividades se llevarían a cabo en los tres años restantes del Programa y serían estrechamente coordinadas, en sus aspectos correspondientes, con aquellas que se tomen dentro del programa de carreteras 4127-DO financiado por el Banco Mundial.

C. Costo y financiamiento.

- 2.11 El costo total del proyecto se ha estimado en el equivalente de US\$60 millones; incluyendo los costos de ingeniería y administración, costos directos, costos concurrentes asociados, imprevistos, escalamiento y costos financieros. El costo total y el financiamiento se presentan en el cuadro II-3. Mayor detalle de los costos se tiene disponible en los archivos técnicos del Programa.
- 2.12 Este costo sería financiado de la siguiente manera: (i) US\$48 millones con recursos del Banco, provenientes del Capital Ordinario (CO), que serán empleados para financiar parte de los costos

directos y concurrentes, parte de los imprevistos y del escalamiento de costos, y la totalidad de los intereses durante la construcción, y (ii) el resto de US\$12 millones, con recursos del Prestatario, complementaría el costo de los rubros financiados parcialmente con los recursos del Banco así como la totalidad de los costos por administración, gastos generales y derechos de vía y la comisión de compromiso que cobra el Banco.

<b>CUADRO II-3</b> <b>ESTIMATIVO DE COSTOS Y PLAN DE FINANCIAMIENTO</b> <b>(equivalente en US\$millones)</b>				
CATEGORIAS	BID	CONTRAPARTE	TOTAL	%
		SEOPC		
<b>1. INGENIERÍA Y ADMINISTRACIÓN</b>	<b>6.2</b>	<b>1.8</b>	<b>8.0</b>	<b>4.7</b>
1.1 Asesoría, Ingeniería y Estudios	2.9	1.0	3.9	2.3
1.2 Supervisión de obras y Auditorías	2.8	0.8	3.6	2.1
1.3 Apoyo a la administración (UCP)	0.5	0.0	0.5	0.3
<b>2. COSTOS DIRECTOS</b>	<b>28.2</b>	<b>7.7</b>	<b>35.9</b>	<b>21.0</b>
2.1 Rehabilitación de Caminos	13.2	4.4	17.6	10.3
2.2 Mantenimiento Periódico y Rutinario	9.4	3.1	12.5	7.3
2.3 Programa Microempresas y Peón Caminero	5.0	0.0	5.0	2.9
2.4 Mantenimiento de Puentes	0.6	0.2	0.8	0.5
<b>3. COSTOS CONCURRENTES ASOCIADOS</b>	<b>3.8</b>	<b>0.0</b>	<b>3.8</b>	<b>6.3</b>
3.1 Fortalecimiento Institucional	1.8	0.0	1.8	3.0
3.2 Dotación de equipo	0.7	0.0	0.7	1.2
3.3 Apoyo al Plan para la Sostenibilidad	1.3	0.0	1.3	2.2
<b>4. SIN ASIGNACION ESPECIFICA</b>	<b>3.9</b>	<b>1.8</b>	<b>5.7</b>	<b>9.5</b>
4.1 Imprevistos	1.1	1.0	2.1	3.5
4.2 Escalamiento de Costos	2.8	0.8	3.6	6.0
<b>5. COSTOS FINANCIEROS</b>	<b>5.9</b>	<b>0.7</b>	<b>6.6</b>	<b>11.0</b>
5.1 Intereses	5.4	0.0	5.4	9.0
5.2 Comisiones	0.0	0.7	7.0	1.2
5.3 Inspección y vigilancia	0.5	0.0	5.0	0.8
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>48.0</b>	<b>12.0</b>	<b>60.0</b>	<b>100.0</b>
PORCENTAJES	80.0	20.0	100.0	

### III. EJECUCION DEL PROGRAMA

#### A. Prestatario y Ejecutor

- 3.1 El prestatario será la República Dominicana y el ejecutor la SEOPC, por intermedio de la UCP. La función de la UCP será la de coordinar los diversos órganos de línea de la Secretaría que intervienen en la ejecución del Programa.

#### B. Administración del Programa

- 3.2 La ejecución del Programa propuesto será coordinada por la UCP, con el apoyo de una empresa asesora, aprovechando la estructura organizacional que se ha conformado y la experiencia positiva que se ha adquirido en la gestión del Programa financiado con fondos del Préstamo 894/SF-DR. Esta ejecución contará con asesorías puntuales sobre temas específicos que permitan resolver problemas que se presenten en el desarrollo de la gestión. La SEOPC asegurará que la UCP cuente con el apoyo del DARE en los aspectos de la administración financiera-contable; de la Oficina de Corteza Terrestre en lo concerniente a los aspectos ambientales; y de la DGM en lo concerniente a la planificación, regulación y control del mantenimiento de los caminos vecinales, aprovechando el SAMCV.

#### C. Obras del Primer Año

- 3.3 La preparación de los proyectos del primer año ha sido concluida, utilizando los criterios definidos y aplicados durante la primera fase. Estos criterios aplicados para la selección de los proyectos incluidos en el primer año, y que se aplicarán para los proyectos similares a ser incluidos en los años sub-siguientes del Programa, se resumen más adelante.
- 3.4 De los 400 km de caminos vecinales principales a ser rehabilitados con recursos del Programa, se han seleccionado 13 caminos con una longitud total de 98 km para ser ejecutados en el primer año, para los cuales se han realizado los estudios de factibilidad, diseño definitivo y ambiental correspondientes. Igualmente, de los caminos vecinales cuyo mantenimiento rutinario y periódico se contratará con empresas, se ha realizado la selección de 508 km a ser incluidos en el primer año del programa. Por otra parte, se ha realizado la selección de 200 km de caminos vecinales a ser mantenidos bajo la modalidad de Peón Caminero y Microempresas en el primer año del programa, que representa aproximadamente un 10% del total de caminos a ser mantenidos bajo este concepto. Finalmente, de los 1.000 m lineales de puentes a ser mantenidos en el programa, se han seleccionado 19 puentes con una longitud total de 254 metros para ejecutarse en el primer año del Programa.
- 3.5 Se han elaborado los documentos referentes a las bases administrativas y especificaciones técnicas para la licitación de

las obras correspondientes a los proyectos del primer año, así como los lineamientos generales de los términos de referencia para la selección y contratación de las firmas consultoras que tendrán a su cargo la supervisión de las obras incluyendo los aspectos ambientales y las que prestarán los diferentes servicios de asistencia técnica definidos en el programa. En lo relacionado con el tema de seguridad vial, se está incluyendo en los documentos de ingeniería y en los pliegos de cargo para la licitación de las obras del Programa, especificaciones técnicas para la instalación de señalización horizontal y vertical, y la adopción de medidas de seguridad vial durante el período de construcción.

D. Criterios de Selección de los Proyectos

- 3.6 Los proyectos del primer año comprenden tramos de la red principal a ser rehabilitados, tramos que recibirán regularmente mantenimiento periódico y un grupo de puentes a ser mantenidos también regularmente.

a. Como primer paso y en base de la información disponible en la SEOPC se analizó la red principal excluyendo aquellos tramos que hayan sido o estén por ser rehabilitados o mantenidos bajo los programas en ejecución. Luego se efectuó un análisis de los tramos restantes teniendo en cuenta las demandas de mejoramiento recibidas de las autoridades locales y grupos de usuarios y las necesidades de mantenimiento identificadas por los departamentos de la SEOPC.

b. A continuación se realizó una priorización de tramos aplicando el Manual de Jerarquización del SAMVC elaborado para la República Dominicana. Esta metodología que se ha aplicado exitosamente en la priorización de las obras civiles realizadas con el Préstamo 894/SF-DR, usa criterios de selección asignándose un puntaje a aspectos de ingeniería, sociales y económicos. Los aspectos de ingeniería comprenden: estado de la vía, superficie, drenaje, obras de arte, topografía, clima y nivel de diseño disponible. Los aspectos económicos incluyen: número y composición del tránsito, capacidad productiva de la tierra y producción agrícola. Los aspectos sociales se refieren a densidad poblacional, ocupaciones, urbanización, y demandas de los moradores y autoridades e instituciones de la zona de influencia. Los aspectos ambientales se incorporaron teniendo en cuenta el factor de erosión que implicaría la intervención en el tramo respectivo.

c. Para los tramos a ser rehabilitados se realizó un análisis de beneficio/costos y se calcularon tasas internas de rendimientos económicos (TIRE) y valores actuales de los beneficios netos (VAN) descontados con una tasa de 12%. La selección inicial de 14 tramos quedó reducida a 13 tramos debido a un tramo no satisfizo la tasa de rentabilidad económica mínima.

d. Para los tramos a ser mantenidos bajo la modalidad de peón caminero y microempresa se añadió a los criterios anteriores las condiciones de que estén ubicados en áreas de pobreza y que exista

una organización comunal o vecinal en el área de influencia. Para esta modalidad también se requiere que los tramos estén en buenas condiciones otorgándose prioridad a aquellos que hayan sido rehabilitados recientemente.

e. Los puentes han sido seleccionados en función de que sirven a caminos rehabilitados o mejorados recientemente, o estén en proceso de rehabilitación. También se consideró si no ha realizado ninguna actividad de mantenimiento últimamente o que no cuenten con asignación presupuestaria específica para su mantenimiento.

- 3.7 Para seleccionar los proyectos para el segundo, tercero y cuarto años del Programa, se repetirá un proceso similar al descrito para seleccionar los proyectos del primer año. La UCP elaborará la información requerida para ser analizada por la misión de administración del Banco para lo cual se espera contar con información más completa y de mayor confiabilidad como resultado del apoyo de cooperación técnica que recibirá la SEOPC para actualizar y monitorear el funcionamiento del SAMVC mejorado.

E. Plan de Ejecución y Adquisiciones

- 3.8 Las empresas privadas tendrán a su cargo: (i) los servicios de consultoría para la supervisión de las obras y para las diferentes asistencias técnicas incluidas en el Programa; (ii) la ejecución de las obras de rehabilitación y mantenimiento de caminos vecinales y mantenimiento de puentes; y (iii) el equipamiento. Para la ejecución del mantenimiento de caminos vecinales bajo las modalidades de peón caminero y microempresas, se tendrá la participación de equipos organizados de las comunidades usuarias de los caminos, con una estructura administrativa a ser definida por la consultoría a ser contratada para estudiar estas modalidades de mantenimiento. La SEOPC, a través de la DGM, deberá ejecutar las obras de mantenimiento de caminos vecinales que están previstas para realizar por administración directa. Estos trabajos serán financiados con recursos del Prestatario que no forman parte de la contrapartida local para este Programa.
- 3.9 Las contrataciones de ejecución de obras, servicios de consultorías y adquisiciones de equipamiento financiadas con recursos del Banco, deberán hacerse mediante licitaciones de conformidad a las normas y procedimientos del Banco al respecto: (i) Obras civiles con un valor de US\$3.000.000 o superior, se adjudicarán con una Licitación Pública Internacional (LPI); si el valor es de más de US\$300.000 hasta US\$2.999.999; se adjudicarán con una Licitación Pública Nacional (LPN); y si su valor es de US\$300.000 o menos, se adjudicarán en base a tres (3) cotizaciones presentadas por empresas contratistas calificadas. Se adjudicará los contratos de obra a la firma que presente la propuesta de costo evaluada más baja y que sea técnicamente aceptable; (ii) Los servicios de consultoría con un valor superior a US\$200.000, se adjudicará con una Licitación Pública Internacional (LPI), mientras que para un valor hasta US\$200.000 se adjudicarán con una Licitación Pública

Nacional (LPN); (iii) La adquisición de equipamiento se hará con una LPI, para valores superiores a US\$299.999; con una LPN para valores superiores a US\$100.000 y hasta US\$299.999; y con tres (3) cotizaciones presentadas por empresas suplidoras hasta US\$100.000. El **Anexo III-1** presenta el Plan de Licitaciones y Adquisiciones. Las actividades de peón caminero y microempresas se contratarán bajo nuevas modalidades que implican la contratación de personas o pequeñas empresas residentes en el área de trabajo de los caminos, para actividades que requieran alto uso de mano de obra y herramientas de bajo costo, los que individualmente no superarán los US\$50.000. Por esta razón se considera que se requerirá una excepción a las políticas del Banco, para su contratación.

F. Período de Ejecución, Cronograma de Inversiones y Desembolsos.

- 3.10 El período de ejecución del Programa será de cuatro años, contados a partir de la fecha de entrada en vigencia del Contrato de Préstamo, dentro de los cuales está incluido el tiempo necesario para el cumplimiento de las condiciones previas al primer desembolso, así como los plazos para convocatoria a precalificación y licitación de las obras, contratación y ejecución de las obras, supervisión y otros servicios de consultorías. En el cuadro III-1 se presenta el estimado para el cronograma de desembolsos.

CUADRO III-1 Cronograma de Desembolsos (US\$Millones de dólares)						
	1999	2000	2001	2002	TOTAL	%
BID	9.4	12.6	13.1	12.9	48.0	80.0
SEOPC	2.3	3.1	3.3	3.3	12.0	20.0
TOTAL	11.7	15.7	16.4	16.2	60.0	100.0
%	19.5	26.2	27.3	27.0	100.0	

G. Control, Información y Supervisión

1. **Reunión de Medio Término y Evaluación del Préstamo 894/SF-DR**

- 3.11 Con el objeto de mantener una información confiable acerca del impacto del Programa y el grado de cumplimiento de los parámetros del Marco Lógico del Programa y de las metas propuestas, al término del segundo año de vigencia del proyecto, el Prestatario y el Banco harán una evaluación conjunta para verificar la adecuada ejecución del Programa y el cumplimiento de los compromisos del Prestatario, incluyendo los relacionados con el área ambiental y social. La evaluación deberá analizar si el nivel de mantenimiento de la red principal y secundaria de caminos vecinales está acorde con los compromisos del Programa y si se han consignado los recursos requeridos. Igualmente, se analizará el Informe de Terminación de Proyecto (PCR) del préstamo 894/SF-DR y el grado de cumplimiento de resultados para alcanzar los objetivos establecidos en dicho programa.

- 3.12 El Prestatario y el Banco sostendrán una reunión con el fin de revisar el Informe de Evaluación y analizar las medidas que el ejecutor deba adoptar para cumplir con los objetivos del Programa. El Banco deberá hacer el seguimiento adecuado para verificar que fueron efectivamente implantadas.

## **2. Reunión Anual de Supervisión**

- 3.13 Con el propósito de mantener un seguimiento continuo y adecuado de las diferentes acciones del programa, se ha previsto que la SEOPC y el Banco sostenga una reunión anual, a más tardar el 31 de mayo de cada año, durante el período de ejecución del Programa, para analizar, entre otros posibles temas, el cumplimiento de los parámetros de su Marco Lógico, la ejecución y resultados obtenidos durante el período anterior y el Plan Anual de Inversiones del Programa, así como del sub-sector vial, propuestos para el período siguiente.

## **3. Informe Anual de Mantenimiento**

- 3.14 La SEOPC continuará presentando al Banco un Informe Anual de Mantenimiento de los Caminos Vecinales, incluyendo el componente ambiental y social en los términos acordados para la operación en ejecución. Este informe será presentado dentro del primer trimestre de cada año, correspondiente al año anterior, durante el período de ejecución del Programa y durante los cinco (5) años siguientes a la fecha del último desembolso, con el objetivo de evaluar la ejecución en forma permanente y en un adecuado nivel de las actividades de mantenimiento. Dicho informe contendrá como mínimo los siguientes elementos: (i) información de carácter general sobre la estructura y responsabilidad de la entidad encargada del mantenimiento de los caminos vecinales, número y tipo de personal asignado, equipo disponible y naturaleza y cantidad de contratos de mantenimiento otorgados; (ii) inventario actualizado de la condición de la red de caminos vecinales; (iii) evaluación de la ejecución del plan de mantenimiento del año anterior; y (iv) plan de mantenimiento de caminos vecinales para el año fiscal siguiente, con la justificación de las prioridades adoptadas, el tipo de actividades, el cronograma de ejecución y los recursos financieros y físicos.

## **4. Supervisión del Banco**

- 3.15 El Banco supervisará la ejecución de los diferentes componentes del Programa, incluyendo los aspectos de mantenimiento de caminos vecinales durante la ejecución del Programa y durante los 5 años posteriores al último desembolso, a través de la Representación del Banco en la República Dominicana.



## **5. Auditoría Externa**

- 3.16 Se contratará una auditoría externa para evaluar anualmente la utilización de los fondos y verificar que el organismo ejecutor adopta y observa las prácticas de administración financiera acordadas con el Banco. Los estados financieros serán presentados dentro de los 120 días siguientes al cierre de cada ejercicio económico del Organismo Ejecutor, comenzando con el ejercicio en que se inicie la ejecución del Proyecto y durante la ejecución del Programa. Esta auditoría se contratará con recursos del Préstamo.

## **6. Evaluación Posterior**

- 3.17 De conformidad con la política del Banco, en consulta con el Ejecutor, se decidió no incluir una evaluación ex-post como parte de las actividades del Proyecto. Considerando que la reunión de medio término del Programa incluirá una evaluación de la conclusión de la operación financiada con el Préstamo 894/SF-DR con base en el PCR, así como del avance en la presente operación, se dispondrá de la información necesaria y la oportunidad para extraer las enseñanzas del Programa.

## **H. Aspectos Ambientales y Sociales**

- 3.18 El programa beneficia una población rural estimada en 750 mil habitantes distribuidos en 150 mil familias, dedicados en su gran mayoría a labores agrícolas y que podrán contar con una mejoría importante en las facilidades de acceso a servicios de salud y educación, así como a mercados y centros de empleo, y que, en general, han de disponer de mejores condiciones para el desarrollo de sus actividades. Sin embargo, como el programa es un proyecto de mantenimiento y rehabilitación del sistema de caminos vecinales a nivel nacional, no califica como inversión explícitamente orientada a aliviar la pobreza. Impactos positivos adicionales que pueden esperarse de la implementación del programa están relacionados con la corrección de problemas ambientales existentes causados por los caminos, y en un futuro, posibles inversiones en la mejoría de la infraestructura de saneamiento para las cuales la mejora en los caminos sería un pre-requisito.
- 3.19 El Informe Ambiental elaborado para el programa identifica los potenciales impactos negativos directos e indirectos del mismo, tanto a nivel general como para los caminos a rehabilitar en el primer año en particular, y define las medidas de mitigación correspondientes. Estos impactos son, en general, de poca magnitud y pueden ser mitigados con la implementación de prácticas sencillas y buena ingeniería. Los costos asociados a la aplicación de las medidas de mitigación de los impactos directos en la rehabilitación han sido estimados como un valor promedio por kilómetro de camino e incorporados a los presupuestos correspondientes. Además, se han formulado especificaciones ambientales que serán incorporadas a los contratos de diseño, construcción y mantenimiento de los caminos.

- 3.20 Para garantizar un adecuado seguimiento y supervisión de la aplicación de las medidas de mitigación propuestas, se fortalecerá la capacidad institucional ambiental del SEOPC, que en la presente operación ha realizado un seguimiento aceptable de esta problemática. Con este propósito, previo, el primer desembolso de esta operación, se formará una unidad técnica dentro de la UCP, la que tendrá a su cargo el coordinar la implementación del componente ambiental y social del programa, y además servirá de enlace con otras instancias e instituciones relacionadas al manejo de los recursos naturales y la protección del ambiente en el país. También, se fomentará la creación de un Comité de Enlace, para facilitar la coordinación intra e inter-agencial.
- 3.21 El programa desarrollará, dentro del tema ambiental y social, una campaña de integración/capacitación de las comunidades en las áreas de influencia de los caminos a rehabilitar y/o mantener. Esta campaña será diseñada a través de asistencia técnica contratada por el programa, y su implementación será coordinada por la sección a crearse dentro de la UCP. La difusión de mensajes e intercambios con las comunidades acerca del programa será previo al inicio de los trabajos. En particular se busca minimizar posibles impactos negativos en las actividades normales (económicas, sociales y culturales) de los comunitarios, aumentar el nivel de conocimiento de los beneficios del programa y promover patrones de conductas positivos con respecto a la conservación de los recursos y de las obras. La participación comunitaria contribuirá a garantizar la sostenibilidad en el tiempo de los trabajos realizados; de manera especial, la campaña propuesta apoyará el desarrollo del sistema de peón caminero y microempresas para las labores de mantenimiento.
- 3.22 Para fortalecer la capacidad institucional de la SEOPC en lo referente al manejo del componente ambiental y social del programa se proporcionará asistencia técnica especializada que iniciará sus servicios en el primer año del mismo. Se desarrollarán procedimientos para la preparación de evaluaciones de impactos ambientales y sociales en los caminos a ser intervenidos en los demás años del programa, y para la incorporación de las conclusiones de estas evaluaciones a los diseños, especificaciones y documentos de licitación de las obras. En el primer año del programa se capacitará al personal de la SEOPC, mediante módulos intensivos, y en este mismo período se desarrollará un Manual Ambiental para el Diseño e Implementación de Proyectos de Rehabilitación y Mantenimiento de Caminos Vecinales, y también se orientará a los supervisores y contratistas, en el cumplimiento de los requisitos de carácter ambiental del Programa, establecidos en los documentos antes mencionados, todo esto en consistencia con las recomendaciones del Informe Ambiental. El Manual desarrollará criterios ambientales para su aplicación en la selección de los caminos vecinales a rehabilitarse y/o mantenerse, basados en un mapeo ecológico de áreas ambientalmente sensibles y además, presentará guías para atender pasivos ambientales y normas para evaluar el manejo de los impactos ambientales indirectos inducidos por obras viales.

#### IV. VIABILIDAD Y RIESGOS

- 4.1 La viabilidad técnica, institucional, financiera, económica y ambiental de esta operación plurianual ha sido establecida teniendo en cuenta la capacidad de ejecución de la SEOPC y de la UCP demostrada durante la realización del Programa en ejecución y de las medidas adicionales que forman parte de esta operación. Estas medidas incluyen fortalecimiento técnico de la SEOPC mediante la continuación y ampliación del apoyo de servicios de asesoramiento para la UPC, la implantación de un plan de acción para dar sostenibilidad al mantenimiento de caminos y la participación de la comunidad en el mantenimiento. Estos componentes de la operación están dirigidos a proveer a la SEOPC con la capacidad operativa y financiera requeridas para alcanzar oportunamente la metas del Programa.
- 4.2 Los proyectos para el primer año del Programa han sido seleccionados aplicando los criterios de evaluación que se explican más abajo, y los proyectos para los años posteriores serán sometidos a criterios similares. Las misiones anuales de administración revisarán la documentación elaborada por la UCP y se acordarán los proyectos a ser ejecutados en el año siguiente.

##### A. Justificación Técnica

- 4.3 El SEOPC seleccionó las obras a rehabilitarse y mantenerse utilizando los criterios de selección que se detallan en la Sección III D. de este documento. Las obras de rehabilitación y mantenimiento de caminos vecinales y puentes a ser realizadas dentro del Programa, no ofrecen mayores dificultades desde el punto de vista técnico, por haber disponibilidad suficiente de capacidad y experiencia para ejecutarlas adecuadamente, tanto en la SEOPC como en las empresas privadas. Para la supervisión de las obras civiles y los estudios de Ingeniería de las obras del Programa, la SEOPC contará con el apoyo de servicios de consultoría de firmas especializadas.
- 4.4 Los diseños de los proyectos que conforman las obras del primer año y las especificaciones técnicas y ambientales correspondientes, contienen la información necesaria para que los contratistas puedan hacer sus propuestas con conocimiento de las responsabilidades y obligaciones que asumirán en los respectivos contratos. Las estimaciones de cantidades y los presupuestos base para cada camino y puente, han sido preparados dentro de los márgenes de precisión permisibles, sobre todo tomando en cuenta la naturaleza de los trabajos y las variaciones que pueden ocurrir entre la fecha de elaboración de los estudios y el inicio de las obras. Previendo estas variaciones se ha incluido como obligación de los supervisores la verificación y ajuste de las cantidades de obra, antes que el contratista inicie cada una de las actividades incluidas en el contrato.

B. Viabilidad Institucional, Financiera y Sostenibilidad del Mantenimiento

- 4.5 La SEOPC cuenta con experiencia acumulada de ejecución de programas y proyectos de diversos organismos multilaterales de desarrollo, además de haberse fortalecido institucionalmente con la asistencia técnica del Banco y del Banco Mundial, lo que permite prever una gestión adecuada en el nuevo Programa. La operación vigente (Préstamo 894/SF-DR) financió el establecimiento del sistema de administración del mantenimiento, pero el mismo no ha sido todavía instalado a nivel nacional. Con el fin de fortalecer y apoyar la modernización de la Sección de Planificación y Control del Mantenimiento de Caminos Vecinales, el nuevo programa desde su inicio, prestaría apoyo para esta consolidación y cobertura a nivel nacional.
- 4.6 La preparación del presupuesto de las instituciones del gobierno en la República Dominicana y de la SEOPC en especial, ha sido en el pasado un ejercicio poco significativo debido a la operación del mecanismo extra presupuestal del Fondo 1401, el cual representó en el período 1994-97 el 80% de los recursos destinados al sector vial. Actualmente, el Gobierno adelanta con el apoyo del BID (Préstamo 1093/OC-DR) un Programa destinado a modernizar la Administración Financiera Integrada del Estado, el cual reducirá el uso discrecional de los recursos presupuestados. Con el fin de garantizar la ejecución del programa de mantenimiento, el Banco hará un continuo seguimiento de las asignaciones presupuestarias para la SEOPC y para el financiamiento de los gastos dirigidos al mantenimiento de los caminos vecinales en particular.
- 4.7 Los recursos financieros requeridos para apoyar los programas de construcciones, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de carreteras y caminos, ya sean los que la SEOPC ejecutará en el contexto de los programas del Banco y del Banco Mundial como los propios de la SEOPC, demandarán aumentos en el presupuesto asignado a la SEOPC de aproximadamente US\$10 millones adicionales anuales en el período 1999-2002, partiendo de un presupuesto aprobado en 1998 por un total de US\$143 millones (Ver Cuadro I-2). Este monto está dentro de las posibilidades del Gobierno ya que un nivel aún más alto de recursos asignados a la SEOPC se verificó en el período 1994-98. La distribución de los mismos se modificará para asignar más fondos a las actividades de mantenimiento y menos a las actividades de construcción, lo cual está contemplado en los planes de trabajos de la SEOPC. Lo anterior permite concluir que esta operación no presenta riesgos especiales desde el punto de vista financiero.
- 4.8 Las acciones y metas que se describen en el Plan de Acción para la Sostenibilidad del Mantenimiento, están dirigidas a la consecución de un sistema de mantenimiento de caminos vecinales, sostenible en el tiempo, que es uno de los objetivos específicos del Programa. Las expectativas y apoyo de las autoridades de la SEOPC, hacen vislumbrar la posibilidad concreta de que se incrementen los

recursos financieros y los esfuerzos administrativos e institucionales, para lograr cada vez más, una labor de mantenimiento efectiva y de mayor cobertura en cuanto a la extensión de la red que es atendida. La factibilidad de aprobación y utilización del fondo vial para el mantenimiento de los caminos vecinales, constituye un punto de especial importancia para la sostenibilidad de los planes de mantenimiento.

C. Justificación Económica

- 4.9 Las inversiones en obras civiles han sido calculadas extrapolando los costos de los proyectos incluidos en las muestras estudiadas para cada tipo de obra. En el diseño, de las muestras se han considerado parámetros promedios, representativos de las características y condiciones que se esperan encontrar en las obras al momento de la ejecución y cuyas variaciones podrían ser cubiertas razonablemente con el componente sin asignación específica del presupuesto del programa.
- 4.10 Se realizó una evaluación socio-económica para cada uno de los trece proyectos de rehabilitación seleccionados en la muestra del programa. Los proyectos permitirán por lo menos mantener al nivel actual la producción agrícola en la zona de influencia, así como disminuir las pérdidas que actualmente ocurren por las dificultades que tienen los agricultores para sacar los productos agrícolas de las zonas de producción. Estos beneficios han sido evaluados conforme a la metodología estándar en el Banco, en base a encuestas agrícolas en las zonas de influencia de los proyectos y a conteos de tráfico. Los beneficios por ahorro de costos de operación de vehículos para el tráfico normal no agrícola también han sido cuantificados.
- 4.11 Los principales indicadores de la evaluación económica de los 13 tramos a rehabilitarse en el primer año se indican en el Cuadro IV-1. Estos caminos servirán a una población estimada en 29.000 personas ubicadas en un área de influencia de aproximadamente 19.000 hectáreas y con un tráfico promedio que varía entre 35 y 213 vehículos por día. La tasa promedio de rentabilidad económica para todos los tramos es de 32%. El análisis de sensibilidad de estos resultados indica que los mismos son estables, con una reducción de la tasa promedio a un 20% y con todos los tramos, manteniendo tasas superiores a 12% aún en el caso de los costos resultaran 20% más altos y los beneficios fueran 20% más bajos que los estimados.
- 4.12 La distribución de los beneficios económicos derivados de rehabilitar estos tramos hacia los grupos de bajos ingresos se ha medido utilizando información sobre los tipos de vehículos que usan estas vías, valor agregado a la producción agrícola de la zona de influencia y niveles de ingreso de los usuarios y agricultores. Las estimaciones sobre la proporción de beneficios que recibirán las familias de bajos ingresos se presentan en el Cuadro IV-1, las cuales varían entre 18% y 44%, con un promedio de 32%. Los resultados del impacto distributivo son comparables a los obtenidos

en otros países para obras de rehabilitación de caminos vecinales y reflejan el hecho de que una alta proporción de familias ubicadas en las zonas de influencia de los tramos a rehabilitarse pertenecen a los grupos de ingresos bajos.

CUADRO IV-1 PRINCIPALES INDICADORES DE LOS CAMINOS VECINALES A REHABILITARSE								
NOMBRE DE CAMINO	LONGI- TUD km	TPD	POBLA- CION (MILES )	VAN (US\$ 000)	IMPAC- TO DIST (%)	TIRE (%)	SENSIBILIDAD	
							COST +20%	BENEF. -20%
El Corbano-Asiento de Luisa-El Hatico	20.1	104	2.8	515.3	36.7	20.9	17.5	16.4
Cruce San Juan-Las Matas-Punta Caña	5.1	73	1.5	608.9	38.7	48.6	42.7	40.0
Punta Caña - La Garita-Sabana de Santomé	14.0	101	1.8	844.9	25.0	33.3	28.9	26.4
Doña Ana-Ingenio Nuevo-Niza	6.2	213	4.1	537.0	35.2	39.6	34.1	31.7
Doña Ana-La Gallarda-La Sierra	5.6	122	4.5	691.3	41.6	47.5	41.2	39.0
Hoya de Barro-Los Leones	2.3	98	1.1	333.2	43.9	45.9	40.2	36.6
Niza-Navajo al Medio-Cruce Yaguate-Sainagua	6.0	109	2.9	385.0	42.4	31.7	27.3	24.8
Sainagua-Ing. Nuevo-Yaguate	10.3	192	4.9	787.7	34.8	37.4	32.2	30.0
El Castillo-Las Paredes	6.2	35	0.3	89.7	17.9	17.4	14.1	13.6
El Higo-Quebrada Honda-Nava	7.9	62	0.8	602.4	26.5	34.7	30.1	28.9
Escalera-El Café	3.6	55	0.8	256.1	20.9	33.7	29.1	28.0
Sabana de Loperón - Las Cruces - Martín Alonso	6.4	37	0.6	168.9	20.1	21.6	18.1	17.5
La Plazuela-La Laguna-La Guazuma	4.5	64	0.9	131.8	29.1	22.4	18.7	17.8

#### D. Viabilidad Ambiental

- 4.13 Para la formulación del programa se ha elaborado un Informe de Impactos Ambientales y Sociales, en el cual se examina el programa en su conjunto, así como los proyectos propuestos para el primer año. Este Informe ha incorporado las recomendaciones del Comité de Impacto Ambiental y Social del Banco, identificando los posibles conflictos ambientales e identificando las medidas de mitigación

necesarias. Como una de las conclusiones básicas de este Informe se ha incorporado al programa una campaña de integración de las comunidades.

- 4.14 La ejecución del Programa ocasionará impactos ambientales positivos, tanto en el medio biofísico como socio-económico. Estos impactos estarán asociados a los beneficios socio-económicos para las comunidades aledañas, derivados de la mejoría en el acceso a infraestructura social y de servicios, mercados, centros de empleo, nuevas actividades económicas, y en general, una mayor integración de las comunidades a las economías regionales. También se prevén impactos positivos directos relacionados a la corrección de problemas ambientales existentes causados por los caminos; y en un futuro, posibles inversiones en la mejoría de la infraestructura de saneamiento para las cuales la mejora en los caminos sería un pre-requisito.
- 4.15 Los potenciales impactos ambientales negativos directos, identificados por el Informe de Impactos Ambientales y Sociales, se caracterizan como de baja magnitud y mitigables o prevenibles. De manera general, podrían registrarse impactos relacionados con: conflictos en el uso de la tierra, erosión, afectaciones al agua subterránea o a la calidad del agua, y efectos en el paisaje o hábitats singulares. Muchos de estos impactos serán de carácter local y temporal. Los mismos serán mitigados con el empleo de buenas prácticas de la ingeniería y con la implementación de las medidas de mitigación preventivas, compensatorias o correctivas, identificadas por el Informe Ambiental. Estas medidas de mitigación, y el fortalecimiento institucional necesario para garantizar su aplicación, han sido desarrolladas como una parte integral del programa. Las recomendaciones del Informe Ambiental han sido incorporadas integralmente a los documentos de licitación y se apoyará a la SEOPC para la coordinación, seguimiento y supervisión del componente ambiental y social del programa.

#### E. Riesgos del Programa

- 4.16 La ausencia de una organización con suficiente capacidad operativa y la falta de certeza en la disponibilidad de recursos oportunos han constituido los principales obstáculos para lograr un mantenimiento adecuado y sostenible de la red de caminos vecinales. La presente operación busca con el Plan de Acción para la Sostenibilidad del Mantenimiento, incrementar las metas físicas de mantenimiento anualmente, mediante la contratación con el sector privado; así como implementar los cambios institucionales requeridos para contar al final del Programa con una organización con autonomía y fuentes de financiación confiables.
- 4.17 La ejecución del mantenimiento de los caminos vecinales a través de la microempresa y el peón caminero, puede enfrentar obstáculos o rechazos que impedirían el logro de consenso entre las comunidades y las autoridades, dificultando la implementación. Para minimizar este riesgo, se propone un estudio previo para determinar la

organización más adecuada de este tipo de instituciones y en programas pilotos determinar la conveniencia de su adopción. Por otra parte, en el País se aplicó con éxito la modalidad del peón caminero para el mantenimiento de caminos vecinales, por lo que la nueva operación buscará revivir esta forma de trabajo.



PROGRAMA DE MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CAMINOS VECINALES II (DR-0131)

MARCO LÓGICO

OBJETIVO	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
<p><b>PIN</b></p> <p>Contribuir a elevar el nivel de vida de las comunidades rurales y disminuir el costo de la producción agrícola, facilitando un acceso adecuado y en condiciones permanentes a los mercados y a los servicios básicos de infraestructura social y económica.</p>	<p>En la zona del Programa: evolución de los índices de ingreso per cápita; empleo en agroindustria; cobertura de servicios básicos de salud y acceso a escuelas.</p> <p>Una reducción de un 20% de los costos de operación de vehículos en los tramos a ser rehabilitados. La red básica de caminos vecinales en buen estado y con acceso permanente aumenta de 25% (2,000 km) en el año 1998 a 75% (6,000 km) en el cuarto año del Programa.</p>	<p>Estadísticas Nacionales de la Oficina Nacional de Planeación (ONAPLAN).</p> <p>Inventario del Sistema de Administración del Mantenimiento de Caminos Vecinales (SAMCV)</p> <p>Revisión de evaluación económica de muestra representativa de los tramos rehabilitados.</p>	<p>(Fin a supermeta)</p>
<p><b>PROPÓSITO</b></p> <p>Consolidar el proceso de rehabilitación y mantenimiento de la red básica de caminos vecinales, apoyando el establecimiento de un sistema sostenible para el mantenimiento.</p>	<p>El total de caminos vecinales principales y secundarios que reciben mantenimiento periódico y rutinario pasa de 3,500 km en el año 1998 a 6,000 km el año #4 del programa.</p> <p>Al final del Programa se ha definido e implementado un mecanismo sostenible de financiamiento que permita la conservación eficiente de la red de caminos vecinales.</p>	<p>Informe Anual de Mantenimiento.</p> <p>Informe del avance del Programa.</p>	<p>(Propósito a fin)</p> <p>El Gobierno continúa su política de apoyar el mantenimiento como una actividad básica para el desarrollo de la infraestructura social y productiva en el territorio nacional</p> <p>Existen fuentes apropiadas y sostenibles para el financiamiento de la Red de Caminos Vecinales</p>
<p><b>COMPONENTES</b></p> <p>Rehabilitación y Mantenimiento de Caminos Vecinales</p>	<p>100 Kilómetros de caminos vecinales principales y secundarios rehabilitados anualmente durante los 4 años del programa</p> <p>2,000 km de caminos principales y secundarios mantenidos periódicamente por empresas privadas durante los 4 años del programa</p> <p>2,000 km de caminos vecinales secundarios mantenidos rutinariamente por peones camineros y microempresas al finalizar el cuarto año del programa</p> <p>1,000 ml de puentes de la red de caminos vecinales mantenidos al finalizar el cuarto año de ejecución del Programa</p>	<p>Informes de avance del Programa. Informes de supervisión.</p>	<p>(Componente a fin)</p> <p>La SEOPC fortalece técnica y económicamente las oficinas regionales de Caminos Vecinales a través de programas reales de descentralización</p> <p>La condiciones naturales son favorables en las zonas del proyecto</p> <p>Las comunidades aceptan participar en los mantenimientos rutinarios a través de peones camineros y microempresas</p>

**MARCO LÓGICO**  
**PROGRAMA DE MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE CAMINOS VECINALES II (DR-0131)**

OBJETIVO	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
Fortalecimiento Institucional de la Dirección General de Mantenimiento (DGM)	<p>Inventario de la red de caminos vecinales terminados al finalizar el 1er. año del Programa;</p> <p>Unidad de Seguimiento y Monitoreo del SAMCV instalada y funcionando a principio del 2do. año del programa;</p> <p>Unidad de Planeación de la sección de caminos vecinales de la DGM fortalecida, capacitada y equipada al finalizar el primer año de ejecución del programa.</p> <p>Unidad Técnica para el seguimiento y monitoreo ambiental y social del programa instalada y operando al finalizar el primer año de ejecución del programa</p>	Informes de avance del Programa. Informes de consultorías.	SEOPC apoya en la creación y desenvolvimiento de la Unidad de Planeación y de la Unidad de Seguimiento y Monitoreo
Plan de Acción para la Sostenibilidad del Mantenimiento	<p>Metas de mantenimiento periódico y rutinario de caminos de acuerdo con el Plan de Acción para la Sostenibilidad del Mantenimiento (Anexo III-2)</p> <p>Un sistema de mantenimiento sostenible de la red de caminos vecinales diseñado e implementado al finalizar el cuarto año del programa.</p>	<p>Informes de avance del Programa. Informes de consultorías.</p> <p>Informes de ejecución presupuetaria de la SEOPC. Informes de la DGM sobre contratos firmados.</p>	El Prestatario asigna los recursos comprometidos para el Plan de Acción.
<b>ACTIVIDADES</b> Licitación, Contratación y ejecución de obras y consultorías para los diferentes componentes del Programa.	Metas de acuerdo con el Plan de Adquisiciones y Licitaciones (Anexo A-III-1) y del Cronograma de procesos de licitación y ejecución (archivos técnicos del Programa)	Informe de progreso del Programa. Informe de Auditoría. Informes de la empresa supervisora.	
Seminarios Taller y demás actividades para la implementación del mecanismo sostenible para el mantenimiento.	Metas de acuerdo con el Plan de Acción para la Sostenibilidad del Mantenimiento (Anexo III-2)	Informe de progreso del proyecto. Informe Anual de Mantenimiento.	

**PROGRAMA DE MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN  
DE CAMINOS VECINALES II (DR-0131)**

Plan de Acción para la Sostenibilidad del Mantenimiento

En el marco del **II Programa de Mantenimiento y Rehabilitación de Caminos Vecinales**, el cual tiene como objetivo general alcanzar la sostenibilidad del mantenimiento de la red de caminos vecinales, se ha acordado el siguiente Plan de Acción:

**I. MARCO DE POLITICA PARA EL SECTOR VIAL**

- 1.1 Las autoridades han confirmado al Banco que continúan vigentes las estrategias y políticas del Gobierno para el sector vial incorporadas en los programas viales en ejecución con el Banco (894/SF-DR) y con el Banco Mundial (4127-DO, las cuales contienen los siguientes objetivos: promover la participación del sector privado tanto en inversiones como en actividades de mantenimiento de la infraestructura y operación de los servicios, modernizar y rehabilitar la infraestructura deteriorada y mantenerla a un alto nivel de servicios, aumentar la eficiencia de los organismos institucionales en el uso de sus recursos tanto financieros como humanos, fortalecer la capacidad de la SEOPC en la dirección, gestión y adquisiciones para los servicios viales, promover e integrar la contribución de la comunidad y de los usuarios en la planificación, diseño y operación del sector y asegurar la protección y mitigación de los impactos ambientales resultantes.
- 1.2 Las actividades que constituyen el Plan de Acción para dar sostenibilidad y permanencia a los servicios de mantenimiento de los caminos vecinales son coherentes con las políticas del gobierno para el sector vial y comprenden dos grandes grupos de actividades: (i) el compromiso de la SEOPC de ejecutar el mantenimiento de caminos vecinales de acuerdo a metas que permitirán cubrir una proporción sustancial de la red básica, y de realizar el incremento de metas mediante la contratación con el sector privado; y (ii) el desarrollo de acciones de orden institucional orientadas al diseño e implementación de un mecanismo sostenible en el largo plazo, con fuentes de financiación confiables; una organización con autonomía y con participación de la comunidad, mediante mecanismos como el peón caminero y las microempresas.

**II. METAS DE MANTENIMIENTO Y CONTRATACION CON EL SECTOR PRIVADO**

- 2.1 El gobierno se ha fijado metas para incrementar el mantenimiento periódico y rutinario de 3.500 kms actuales a 6.000 kms en el año 2002. Para el cumplimiento de estas metas los incrementos de

mantenimiento se llevarán a cabo mediante la contratación. El Cuadro A-II-2-A, presenta las metas de mantenimiento a ser ejecutado por contrato y por administración.

- 2.2 Este plan parte de un nivel de mantenimiento en 1998 de aproximadamente 3.500 kms de caminos y persigue un aumento gradual de este total a 6.000 kms. en el año 2002 pero manteniendo fija en 3.000 kms anuales el mantenimiento realizado por administración.
- 2.3 Se ha realizado un estimativo preliminar de costos de este plan el cual se presenta en el Cuadro A-II-2-B. Este estimativo se basa en base de costos por km calculados por la UCP y el costo de mantenimiento rutinario por administración se ha estimado un 10% inferior al costo del mismo tipo por contrato. El costo total de este plan es de aproximadamente US\$7,1 millones en 1999, muy similar al monto que se estima se gastará en mantenimiento de caminos vecinales en 1998 con fondos del presupuesto de la SEOPC, y alcanza a US\$13,5 millones en 2002.

**III. ACCIONES DE ORDEN INSTITUCIONAL PARA LA DEFINICION E IMPLEMENTACION DE UN MECANISMO SOSTENIBLE PARA EL MANTENIMIENTO**

- 3.1 El Programa apoyará las ejecución de actividades de orden institucional que se detallan en el Cuadro A-II-2-C, las cuales están orientadas a garantizar que al final del Programa se haya establecido un mecanismo sostenible para el mantenimiento de la red de caminos vecinales que incluya una efectiva participación comunitaria.

**1. Definición del mecanismo sostenible.**

- 3.2 Tomando en cuenta que los beneficiarios de los caminos vecinales incluyen además de los usuarios directos a agricultores y población de área de influencia de los caminos, se necesita examinar las opciones de recursos provenientes de otras fuentes que complementen las asignaciones específicas relacionados al uso directo de las vías. Con este fin, la SEOPC contratará los servicios de un consultor para elaborar una propuesta que fundamente, identifique y cuantifique alternativas tales como acceso a fondos de desarrollo social, asignaciones de cargos a combustibles y vehículos, y participación en el fondo para carreteras. La propuesta deberá considerar el mecanismo de asignación y administración de los recursos destinados al mantenimiento de caminos vecinales.
- 3.3 El establecimiento de un mecanismo de asignación de recursos y posibles reformas en la administración de los contratos de mantenimiento implica cambios operativos en la estructura de toma de decisiones que afectan a diversos sectores: funcionarios de la misma SEOPC, automovilistas y transportistas, funcionarios de otros organismos del estado, etc.

- 3.4 Con el propósito de difundir las características de los nuevos mecanismos de asignación de fondos y administración del mantenimiento, la SEOPC contratará servicios de asesoría para organizar seminarios, reuniones y rondas de contacto con los representantes de los sectores afectados.
- 3.5 Las actividades bajo este aspecto están focalizadas en los servicios prestados por las empresas contratistas, supervisores y proveedores de materiales y equipos usados en el mantenimiento. La SEOPC necesita conocer las condiciones económicas, financieras, organizativas, etc. bajo las cuales estas empresas operan en el país pues ello tiene relación directa con los costos del mantenimiento. Además, la SEOPC necesita estar en condiciones de ofrecerles apoyo técnico o apoyarlas con la solución de problemas ante otros organismos del estado.
- 3.6 La SEOPC contratará los servicios de una consultoría para realizar un estudio de las estructuras financieras, corporativas, mercados de insumos nacionales e importados y otras características relevantes de las empresas contratistas, supervisores y proveedores. Este estudio identificará posibles problemas que limiten la eficiencia y competitividad de estas empresas y recomendará medidas para mitigarlos.
- 3.7 La SEOPC realizará el estudio referente a alternativas de financiamiento dentro del primer año de ejecución del Programa DR 0131 y presentará al Banco las conclusiones del mismo en la segunda misión semestral de administración.
- 3.8 Todas las actividades del consultor serán estrechamente coordinadas, en sus aspectos correspondientes, con aquellas que se tomen dentro del Proyecto Nacional de Carreteras, en el cual, con apoyo del Banco Mundial (4127-DO), la SEOPC realiza un estudio de mecanismos de financiamiento del mantenimiento de carreteras, relacionando cargos a los usuarios con las necesidades de recursos y evalúa los procesos de reforma institucional requeridos para administrar los contratos de mantenimiento en dicha red.

## 2. Programa con Microempresas y Peon Caminero

- 3.9 Este componente incluye el diseño y formulación de dos programas, uno para realizar mantenimiento rutinario en base de contratos con trabajadores locales, y un segundo para contratos con microempresas especializadas en este tipo de tareas. La implantación de ambos programas inicialmente como programas pilotos y luego de una evaluación de resultados se establecería la continuidad de los mismos.
  - a. **Programa con peón caminero**
- 3.10 La DGM, con el apoyo de la UCP, elaborará las normas y reglamentación para la planificación, contratación, ejecución y

supervisión de los trabajos de mantenimiento rutinario de caminos vecinales mediante contratos con trabajadores locales. Para estos fines, se contratarán los servicios de un consultor cuyas tareas incluirán: examinar las experiencias anteriores; identificar las organizaciones comunitarias que podrían participar en el programa; proponer los procedimientos de selección, contratación, supervisión y remuneración de los trabajadores proveiendo la debida sustentación legal, así como los mecanismos de promoción y/o divulgación en las comunidades; apoyar en la planeación, ejecución y evaluación de un Proyecto Piloto; y asesorar en la ejecución del Programa. Los tareas iniciales se completarán en un período de 9 meses, de los cuales los últimos 6 meses se dedicarán a la ejecución del proyecto piloto. La firma apoyará a la SEOPC durante toda la ejecución del Programa.

**b. Programa con Microempresas**

- 3.11 La DGM con el apoyo de la UCP, elaborará un proyecto para el establecimiento, ejecución y supervisión de los trabajos de mantenimiento rutinario de caminos vecinales mediante contratos con microempresas especializadas en este tipo de trabajos. Para estos fines, se contratarán los servicios de una firma consultora cuyas tareas incluirán: identificar el marco legal para la constitución de microempresas asociativas especializadas en mantenimiento de caminos; elaborar los términos del vínculo contractual que existirá entre la microempresa asociativa y la SEOPC; recomendar las tareas de mantenimiento rutinario a realizar por este sistema especificando también métodos de selección, pagos, supervisión y/o fiscalización de los trabajos realizados y programas de trabajos a ejecutarse; recomendar un sistema de seguimiento y evaluación de la gestión del Programa de Mantenimiento Vial con microempresas, que permita: (a) revisar periódicamente el progreso de las actividades; (b) medir los impactos de empleo, destreza y nivel de vida de los socios de las microempresas; y (c) evaluar la efectividad de las microempresas en el mantenimiento de los caminos.

**3. Implementación del Mecanismo Sostenible**

- 3.12 Una segunda fase del Programa apoyará a las autoridades en la aprobación de los instrumentos legales requeridos y la realización de los arreglos institucionales (proyecto de ley o cualquier otro mecanismo legal definido); así como el apoyo a la implementación y la asistencia para la nueva organización. Estas actividades se llevarían a cabo en los tres años restantes del Programa y serían estrechamente coordinadas, en sus aspectos correspondientes, con aquellas que se tomen dentro del programa de carreteras 4127-DO financiado por el Banco Mundial.

<b>CUADRO A-II-2-A</b> <b>PLAN DE ACCIÓN PARA LA SOSTENIBILIDAD DEL MANTENIMIENTO</b> <b>Metas de Mantenimiento de Caminos Vecinales</b>					
	Fuente	1999	2000	2001	2002
<b>Red Principal (km)</b>					
Periódico y rutinario	BID	250	250	250	250
Rutinario Microempresas	BID	75	200	200	200
Rutinario Peon Caminero	BID	75	200	200	200
Total BID por contrato		400	650	650	650
Periódico y rutinario	SEOPC	200	200	300	500
Rutinario Microempresas	SEOPC	0	100	350	450
Rutinario Peon Caminero	SEOPC	0	50	250	400
Total SEOPC por contrato		200	350	900	1.350
Total por contrato		600	1.000	1.550	2.000
Mantenimiento por Admon.	SEOPC	2.800	2.600	2.350	2.000
Total mantenimiento Cam. Vecinales		3.400	3.600	3.900	4.000
<b>Red Secundaria (km)</b>					
Periódico y rutinario	BID	250	250	250	250
Rutinario Microempresas	BID	25	100	100	100
Rutinario Peon Caminero	BID	25	100	100	100
Total BID por contrato		300	450	450	450
Periódico y rutinario	SEOPC	0	50	100	200
Rutinario Microempresas	SEOPC	0	50	100	200
Rutinario Peon Caminero	SEOPC	0	50	100	150
Total SEOPC por contrato		0	150	300	550
Total por contrato		300	600	750	1.000
Mantenimiento por Admon.	SEOPC	200	400	650	1.000
Total mantenimiento Cam. Vecinales		500	1.000	1.400	2.000
<b>Red total de Caminos Vecinales (km)</b>					
Periódico y rutinario	BID	500	500	500	500
Rutinario Microempresas	BID	100	300	300	300
Rutinario Peon Caminero	BID	100	300	300	300
Total BID por contrato		700	1.100	1.100	1.100
Periódico y rutinario	SEOPC	200	250	400	700
Rutinario Microempresas	SEOPC	0	150	450	650
Rutinario Peon Caminero	SEOPC	0	100	350	550
Total SEOPC por contrato		200	500	1.200	1.900
Total por contrato		900	1.600	2.300	3.000
Mantenimiento por Administración	SEOPC	3.000	3.000	3.000	3.000
<b>Total Mantenimiento Caminos Vecinales</b>		<b>3.900</b>	<b>4.600</b>	<b>5.300</b>	<b>6.000</b>

<p style="text-align: center;">CUADRO A-II-2-B ESTIMATIVO DE COSTOS EN US\$ MILLONES DE LAS METAS DE MANTENIMIENTO DE CAMINOS VECINALES DEL PLAN DE ACCION PARA LA SOSTENIBILIDAD</p>										
Clase de mantenimiento	Costo US\$/km	1999		2000		2001		2002		
		kms.	Costo	kms.	Costo	kms.	Costo	kms.	Costo	
<b>POR CONTRATO:</b>										
Recursos BID:										
Periódico/rutinario	6,250	500	3,1	500	3,1	500	3,1	500	3,1	
Rutinario (Caminero/Microempresas)	2,500	200	0,5	600	1,5	600	1,5	600	1,5	
Recursos SEOPC										
Periódico/rutinario	13,208	200	2,6	200	2,6	300	4,0	500	6,6	
Periódico/rutinario	2,003	0	0,0	50	0,1	100	0,2	200	0,4	
Rutinario (Caminero/Microempresas)	1,650	0	0,0	250	0,4	800	1,3	1.200	2,0	
<b>POR ADMINISTRACION / SEOPC</b>										
Rutinario red principal	1,500	2.800	4,2	2.600	3,9	2.350	3,5	2.000	3,0	
Rutinario red secundaria	1,500	200	0,3	400	0,6	650	1,0	1.000	1,5	
<b>Totales</b>		3.900	10,7	4.600	12,2	5.300	14,8	6.000	18,1	
<b>Por fuentes</b>										
Préstamo BID		700	3,6	1.100	4,6	1.100	4,6	1.100	4,6	
SEOPC Recursos propios		3.200	7,1	3.500	7,6	4.200	10,0	4.900	13,5	



<b>CUADRO A-II-2-C</b> <b>PLAN DE ACCION PARA LA SOSTENIBILIDAD DEL MANTENIMIENTO</b> <b>Acciones de orden institucional</b>	
<b>Descripción de acción/actividad</b>	<b>Metas</b>
Definición del mecanismo sostenible para la conservación de la red de caminos vecinales.	Contratar firma para estudiar alternativas de financiamiento; realizar un diagnóstico de la situación actual de las firmas contratistas; analizar la organización que deberá encargarse del mantenimiento; proponer instrumentos legales; y asesorar la realización de seminarios y talleres <b>(Abril 1999)</b>
	Seminarios y talleres con grupos comunitarios, usuarios, representantes del gobierno y otros para obtener apoyo para definir mecanismos de financiamiento estables para el mantenimiento <b>(Julio y Noviembre 1999)</b>
Definición e implementación de programas piloto con peón caminero y microempresas.	Contratación firma asesora <b>(Abril 1999)</b>
	Normas y reglamento <b>(Julio 1999)</b>  Proyectos piloto <b>(II-Sem, 1999)</b>  Asesoramiento en la ejecución 2000 km <b>(1999 al 2002)</b>
Aprobación e implementación de un nuevo arreglo institucional; así como asistencia técnica para la nueva organización.	Aprobación de proyecto de ley o cualquier otro mecanismo legal definido <b>(Diciembre 2000)</b> .  Manuales operativos y de funcionamiento; capacitación y apoyo logístico; contratación de firmas asesoras <b>(2001 y 2002)</b> .

**PROGRAMA DE MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN  
DE CAMINOS VECINALES II (DR-0131)**

**PLAN DE ADQUISICIONES**

	MONTO US\$ Miles	FINANCIAMIENTO		Método	Precali- ficación	Publicación del AEA
		BID	LOCAL			
ADQUISICION DE BIENES:						
Equipo Cómputo/Accesorios (15)	45,0	100%	0%	LPRI	NO	N/A
Camionetas Pick-Up (20)	600,0	100%	0%	LPI	NO	N/A
Materiales y Programas Cómputo	55,0	100%	0%	LPRI	NO	N/A
OBRAS CIVILES:						
Rehabilitación Caminos 1a. Licitac 2 grupos (100 km.)	4,400	75%	25%	LPI	SI	2do.Sem 98
Rehabilitación Caminos 2a. Licitac. 3 grupos (150 km.)	6,600	75%	25%	LPI	#	2do.Sem 99
Rehabilitación Caminos 3a. Licitac. 3 grupos (150 km.)	6,600	75%	25%	LPI	#	1er.Sem 01
Mantenimiento por Contrata 1a. Lic. 5 grupos (500 km.)	3,100	75%	25%	LPN	SI	1er.Sem 99
Mantenimiento por Contrata 2a. Licit 7 grupos (750 km.)	4,700	75%	25%	LPN	#	2do.Sem 99
Mantenimiento por Contrata 3a Licit 7 grupos (750 km.)	4,700	75%	25%	LPN	#	1er.Sem 01
Mantenimiento Peón Caminero Microemp. (2,000 km)	5,000	100%	0%	COM	NO	N/A
Mantenimiento Puentes de Caminos 1,000 mt.	800	75%	25%	LPRI	NO	N/A
CONSULTORIAS:						
Auditoría Externa	400	100%	0%	LPI	SI	2do.Sem 99
Asesoramiento, Ingeniería y Estudios	3,900	75%	25%	LPI	SI	2do.Sem 98
Firmas Supervisoras 1a. Licitac.	800	75%	25%	LPI	SI	2do.Sem 98
Firmas Supervisoras 2a. Licitac.	1,200	75%	25%	LPI	#	2do.Sem 99
Firmas Supervisoras 3a. Licitac.	1,200	75%	25%	LPI	#	2do.Sem 00
Seguimiento y monitoreo SAMCV	700	100%	0%	LPI	SI	2do.Sem 98
Manteninmiento Microempresa/Peon Caminero (Estudio y asesoría)	700	100%	0%	LPI	SI	2do.Sem 98
Fortalecimiento Unidad Planeación	500	100%	0%	LPI	SI	2do.Sem 98
Fortalecimiento Ambiental	600	100%	0%	LPI	SI	2do.Sem 98
Apoyo al Plan de Sostenibilidad (Seminarios y consultores varios)	800	100%	0%			

Notas: LPI = Licitación Pública Internacional  
LPN = Licitación Pública Nacional  
LPRI= Licitación Privada  
COM =Contratos con Participacion Comunitaria  
# = Actualización de precalificación con la licitación

RGII-DR048P  
DR-0131  
Original: español

## PROYECTO DE RESOLUCION

REPUBLICA DOMINICANA. PRESTAMO \_\_\_/OC-DR A LA REPUBLICA DOMINICANA  
(Programa de Mantenimiento y Rehabilitación de Caminos Vecinales II)

El Directorio Ejecutivo

### RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco o al representante que él designe, para que en nombre y representación del Banco proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República Dominicana como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución de un Programa de Mantenimiento y Rehabilitación de Caminos Vecinales II. Dicho Financiamiento será por una suma de hasta cuarenta y ocho millones de dólares de los Estados Unidos de América (US\$48.000.000), que formen parte de los recursos de la Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los "Plazos y Condiciones Financieras" y a las "Condiciones Contractuales Especiales" del Resumen Ejecutivo de la Propuesta de Préstamo.