

PARAGUAY

PROGRAMA NACIONAL DE CAMINOS RURALES—SEGUNDA ETAPA – FASE II

(PR-L1019)

MEMORANDO DE EVALUACIÓN DE LA FASE I (PR-0104)

Y

PROPUESTA DE PRÉSTAMO DE LA FASE II (PR-L1019)

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Luis Uechi (INE/TSP) Jefe de Equipo; Vera Lucía Vicentini (INE/TSP); Rafael Acevedo-Daunas (INE/TSP); Juan Manuel Leño (TSP/CPR); Kevin McTigue (LEG/SGO), y Sandra Iriarte (INE/TSP).

CONTENIDO

I.	DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS	2
A.	Antecedentes, Problema, y Justificación	2
B.	Objetivos, Componentes y Costos.....	7
C.	Marco para Resultados con Indicadores Clave	10
II.	ESTRUCTURA FINANCIERA Y RIESGOS PRINCIPALES	10
A.	Instrumentos Financieros.....	10
B.	Riesgos Ambientales y Sociales.....	10
C.	Riesgo Fiduciario.....	12
D.	Otros Aspectos Especiales y Riesgos	12
III.	PLAN DE EJECUCIÓN Y ADMINISTRACIÓN	13
A.	Mecanismo de Ejecución.....	13
B.	Resumen de Medidas de Monitoreo y Evaluación	15
C.	Actividades Significativas Posteriores a la Aprobación.....	15

ANEXOS

Anexos Impresos

ANEXO I: Resumen de la Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM)

ANEXO II: Marco de Resultados / Matriz de Indicadores

ANEXO III: Resumen de Plan de Adquisiciones

ENLACES ELECTRÓNICOS

REQUERIDOS

1. Plan de Adquisiciones (PA)
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2005728>
2. Plan Operativo Anual (POA)
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2003686>
3. Arreglos para Monitoreo y Evaluación
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2003532>
4. IGAS-SIGAS del Programa
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2003510>
5. Plan de Ejecución del Programa
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2003544>
6. Análisis económico de los proyectos de la muestra
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2003550>

OPCIONALES

1. Matriz Revisión Cumplimiento Condiciones Mínimas del PNCR-2 – Fase I para pasar a la Fase II
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1998904>
2. Memorándum Ayuda Memoria Misión Análisis 10 al 21 de Noviembre de 2008
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2003579>
3. Sistema Integrado de Monitoreo y Evaluación del PNCR-2 (SIME) – 1er Informe Especial
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2003558>
4. Análisis institucional SECI
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2003568>
5. Planes Viales Participativos Departamentos de Itapúa y Alto Paraná
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1998837>
6. PARAGUAY. Nota Sectorial de Transporte
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1998872>
7. Marco Institucional y Financiero para la Gestión Descentralizada de la Vialidad Rural en Paraguay
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2003572>

SIGLAS Y ABREVIATURAS

AM	Asociación de Municipios
Banco/BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CMV	Cuadrilla de Mantenimiento Vial
CO	Capital Ordinario
DCV	Dirección de Caminos Vecinales
DMA	Dirección de Medio Ambiente
DV	Dirección de Vialidad
FOE	Fondo de Operaciones Especiales
GP	Gobierno de Paraguay
GL	Gobiernos Locales
GV	Gerencia Vial
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social del Programa
JICA	Japan International Cooperation Agency (JICA)
MOPC	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
OE	Organismo Ejecutor
OFID	Fondo de la Organización de Países Exportadores de Petróleo para el Desarrollo Internacional
PGA	Plan de Gestión Ambiental
PGM	Plan de Gestión de Mantenimiento
PNCR-1	Programa Nacional de Caminos Rurales–Primera Etapa
PNCR-2	Programa Nacional de Caminos Rurales–Segunda Etapa
POA	Plan Operativo Anual
RO	Región Oriental
SEAM	Secretaría del Ambiente
SIAM-V	Sistema Integral de Administración del Mantenimiento Vial
SIGAS	Sistema de Gestión Ambiental y Social del PNCR-2 – Fase II
UA	Unidad Ambiental
VMOP	Viceministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económica
TMDA	Tránsito Medio Diario Anual

RESUMEN DEL PROYECTO
PARAGUAY
PROGRAMA NACIONAL DE CAMINOS RURALES – SEGUNDA ETAPA – FASE II
(PR-L1019)

Términos y Condiciones Financieras						
Prestatario: República del Paraguay			Financiamiento paralelo		Financiamiento CO	
			CO	FOE		
Organismo Ejecutor: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)			Plazo de Amortización:	30 años	40 años	25 años
			Período de Gracia:	5,5 años	40 años	5 años
			Plazo de Desembolso:	5 años	5 años	5 años
Fuente	Monto US\$ millones	Tasa de Interés:	LIBOR con obligación de fijar tasa **	0.25%	LIBOR	
Financiamiento paralelo CO (80%)	22,4	Comisión de Inspección y Vigilancia:	*	N/A	*	
Financiamiento paralelo FOE (20%)	5,6	Comisión de Crédito:	*	N/A	*	
Financiamiento CO	37,6	Moneda:	Dólares de los EE.UU., FU ¹	Dólares de los EE.UU.	Dólares de los EE.UU., FU ¹	
Local	25,4					
Otro/Cofinanc.	79,0					
Total	170,0					
Esquema del Proyecto						
Objetivo: El objetivo general es contribuir al aumento de la competitividad de la producción nacional y a elevar el nivel de vida de la población rural, incrementando y manteniendo el nivel de servicio de una parte sustancial de la red prioritaria de caminos vecinales. Para lograr estos objetivos, el Programa ha sido estructurado en los siguientes componentes principales: (i) Ingeniería y supervisión; (ii) Obras civiles de: a) rehabilitación de aproximadamente 1.150 km de caminos vecinales principales; b) mantenimiento rutinario de aproximadamente 4.200 km –ya intervenidos con el PNCR-1 y con la Fase I del PNCR-2, y a rehabilitarse con esta Fase II- y el mantenimiento periódico de aproximadamente 3.050 km de las vías que han estado bajo mantenimiento rutinario durante cierto tiempo y se encuentran al fin de su vida útil; c) la rehabilitación y/o reemplazo de aproximadamente 2.300 mts de pequeños puentes de madera ya deteriorados por puentes de hormigón armado en la red de caminos vecinales secundarios, y d) el empedrado de aproximadamente 500 calles urbanas o semiurbanas de comunidades ubicadas en el área de influencia del Programa; (iii) Fortalecimiento Institucional y Administración del Programa, y (iv) Monitoreo y línea de base.						
Condiciones contractuales especiales: como condición previa al primer desembolso y contando con la no objeción del Banco se deberá: (i) contar con el Manual de Operaciones del Programa debidamente aprobado por el MOPC y en vigor.						
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna						
El Proyecto es coherente con la Estrategia de País: Si [x] No []						
El Proyecto califica como : SEQ[x] PTI [x] SECTOR [] GEOGRAPHIC[x] HEADCOUNT []						
Adquisiciones: Véase el párrafo 3.5						
^(*) La comisión de crédito y comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de cargos financieros del Banco, de conformidad con las disposiciones aplicables de la política del Banco sobre metodología para el cálculo de cargos para préstamos del capital ordinario. En ningún caso la comisión de crédito podrá exceder del 0,75%, ni la comisión de inspección y vigilancia exceder, en un semestre determinado, lo que resulte de aplicar el 1% al monto del Financiamiento, dividido por el número de semestres comprendido en el plazo original de desembolsos.						
^(**) En vista de que la tasa ajustable será discontinua el 1º de julio de 2009, ésta será reemplazada por Libor con obligación de fijar tasa.						
¹ Facilidad Unimonetaria.						

I. DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, Problema, y Justificación

- 1.1 **Marco socioeconómico y Pobreza rural y accesibilidad.** Paraguay tiene una superficie de 406.752 km², 6,2 millones de habitantes y una estructura económica sustentada básicamente en los sectores agropecuario y agroindustrial¹. En la Región Oriental (RO) se concentra el 97% de la población², y una proporción similar de la actividad productiva del país. Paraguay ha identificado el aislamiento y la mala accesibilidad física entre los factores más importantes en la persistencia de la pobreza rural y ha puesto un gran interés en la expansión de la infraestructura y servicios de transporte en áreas rurales como una manera estructural de encarar estos temas. La accesibilidad física rural desempeña un rol fundamental en la mejora de las condiciones de vida de los pobres rurales, a la vez que brinda una plataforma económica viable para el desarrollo sostenible³.
- 1.2 **Estructura institucional y gestión del subsector vial en Paraguay.** El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) establece las políticas del subsector vial, y está a cargo de la ejecución de estudios y de la construcción y conservación de la red vial, a través de la Dirección de Vialidad (DV) para las rutas nacionales y departamentales, y a través de la Dirección de Caminos Vecinales (DCV) para los caminos rurales. El MOPC está impulsando una política en materia de gestión vial que resulta consistente con un proceso de descentralización administrativa, tomando acciones para permitir una transferencia ordenada y gradual de parte de la gestión de la red vial a los gobiernos locales -gobernaciones y municipios- (GL).
- 1.3 **Participación del Banco.** La estrategia del Banco en el subsector vial busca apoyar el mejoramiento y la pavimentación de los ejes viales más importantes y el desarrollo integrado de la red de caminos departamentales y vecinales, a fin de lograr el establecimiento de una red básica que permita conexiones adecuadas y confiables entre las áreas de producción, comercio y servicios⁴. El desarrollo de la infraestructura física en el sector rural es considerado una condición básica para la modernización del mismo en el contexto de la lucha contra la extrema pobreza rural y el desarrollo de los sectores sociales. En 1991 el MOPC preparó el Plan Nacional de Transporte (PNT) con la colaboración de la Japan International

¹ La agricultura y los negocios agrícolas representan cerca del 25% del PIB y 30% del empleo y más del 90% de las exportaciones pertenece a estos sectores.

² Paraguay es uno de los pocos países de Latinoamérica donde 42% de la población todavía vive en zonas rurales que albergan a una mayor proporción de los pobres y pobres extremos del país.

³ La mayor parte de los caminos vecinales se encuentra en la RO del país; éstos han sido construidos en forma muy precaria, sin diseño previo, empleando suelos del lugar con ancho promedio de 4,5 m y sin sistemas de drenaje por lo que carecen de transitabilidad permanente. Esto incide en la producción agropecuaria y restringe seriamente la provisión de servicios a las comunidades rurales ya que son las únicas vías que las unen a caminos conectores y permiten el acceso a centros de servicios y consumo.

⁴ Las condiciones meteorológicas y de los suelos en la RO de Paraguay, implican la imposibilidad de transitar los caminos que no se encuentran mejorados en tiempos de fuertes lluvias (caminos cerrados al tráfico hasta cien días por año, dejando muchas zonas del país completamente aisladas). Por consiguiente, asegurar el tránsito en todo tiempo es fundamental para el desarrollo local y nacional.

Cooperation Agency (JICA), el que ha sido consistentemente utilizado para definir prioridades de inversión y de financiamiento externo. El PNT identificó entre los proyectos prioritarios el mejoramiento y rehabilitación de los caminos rurales a fin de desarrollar una red vial rural básica a nivel nacional. Ello dio origen al Programa Nacional de Caminos Rurales-Primera Etapa (PNCR-1), y para apoyar su implementación el Banco otorgó a Paraguay los Préstamos 744-OC y 745/OC en 1993, cuya ejecución posibilitó un mejoramiento importante de la infraestructura de caminos rurales productivos y la consolidación institucional y técnica de la DCV y la Unidad Ambiental (UA) del MOPC.

1.4 **El Programa Nacional de Caminos Rurales-Segunda Etapa (PNCR-2).** Con el propósito de consolidar y continuar expandiendo los avances logrados con el PNCR-1, en 1999, el Banco aprobó el PNCR-2 – Fase I, que tiene como fin contribuir al aumento de la competitividad de la producción nacional y a elevar el nivel de vida de la población rural, incrementando y manteniendo el nivel de servicio de una parte sustancial de la red prioritaria de caminos vecinales en la RO del Paraguay⁵. El PNCR-2 fue diseñado como un Programa Multifase, con dos fases de ejecución de cinco años cada una y un financiamiento del Banco para la Fase I de US\$67 millones que viene siendo ejecutado por el MOPC a través de su DCV y se encuentra próximo a su finalización.

1.5 **Evaluación de la Fase I del PNCR-2 (Préstamo 1230/OC-PR) y verificación del cumplimiento de las condiciones mínimas para pasar a la Fase II⁶.** Avance en los componentes, metas físicas y financieras. Al 15 de septiembre de 2008, se han comprometido el 90,7% y desembolsado el 86,7% de los recursos del préstamo, según se muestra en el Cuadro I-1. Asimismo, el Cuadro I-2 presenta el avance logrado en las metas físicas las cuales han sido superadas ampliamente.

Cuadro I-1 - Costo y Financiamiento del PNCR-2 - Fase I (en miles de US\$)									
Categoría	Vigente (refleja ajustes por categorías)			Comprometido Septiembre 15, 2008			Desembolsado Septiembre 15, 2008		
	BID	Local	Total	BID	Local	Total	BID	Local	Total
1. Ingeniería y Administración	6.119	1.050	7.169	5.851	849	6.700	5.696	795	6.491
2. Obras Civiles	56.181	7.700	63.881	51.427	8.897	60.324	49.252	8.135	57.387
2.1 Mejoramiento Caminos Vecinales Principales	48.781	5.000	53.781	45.174	6.290	51.464	43.676	5.805	49.481
2.2 Plan de Gestión de Mantenimiento (PGM)	7.400	2.700	10.100	6.252	2.608	8.860	5.576	2.330	7.905
3. Fortalecimiento Institucional	3.980	200	4.180	3.385	314	3.699	3.043	243	3.286
4. Costos Concurrentes	50	2.500	2.550	0	0	0	0	0	0
5. Costos Financieros	670	11.050	11.720	124	11.113	11.237	124	8.487	8.611
Total Programa	67.000	22.500	89.500	60.787	21.174	81.961	58.115	17.661	75.776
Avance Ejecución Financiera				90,7%			86,7%		

1.6 Por otra parte, la evolución estimada de la ejecución de las asignaciones presupuestarias del MOPC destinadas al mantenimiento de los caminos rurales ha sido superior a los US\$5 millones anuales en el período 2005-2007⁷, en tanto que

⁵ Para el PNCR-2 se ha definido una red prioritaria de una extensión aproximada a los 6.000 km, en base a su importancia funcional (localización en las áreas de mayor producción) y su conexión con la red nacional y departamental. Estos 6.000 km se clasifican a su vez en caminos vecinales principales (1.900 km) y caminos vecinales secundarios (4.100 km), de acuerdo con su importancia.

⁶ Ver enlaces electrónicos opcionales N° 2.

⁷ US\$5,40 millones en el año 2005; US\$6,04 millones en el 2006 y US\$7,22 millones en el 2007.

los GL participantes de los convenios han cumplido en todos los casos con la incorporación de recursos adicionales comprometidos como contraparte⁸.

Cuadro I-2 – Metas Físicas del Financiamiento del PNCR-2 – Fase I			
Categoría	Meta Física en Km	Meta Alcanzada en Km	Nivel de cumplimiento
2. Obras Civiles	2.580,0	3.305,8	128%
2.1 Mejoramiento Caminos Vecinales Principales ⁹ .	730,0	730,0	100%
2.2 Plan de Gestión de Mantenimiento (PGM) ¹⁰	1.850,0	2.575,8	139%
2.2.1 Mantenimiento por contrato por resultados con terceros ¹¹	800,0	796,4	99%
2.2.2 Mantenimiento vial por convenio con GL ¹²	1.050,0	1.779,4	169%

- 1.7 El *Fortalecimiento Institucional* se evalúa por medio de dos indicadores: (i) *Fortalecimiento de la DCV; Inventario red de caminos vecinales y planeamiento de inversiones*: el fortalecimiento de la DCV se viene implementando por medio de la contratación de personal profesional incremental que complementa y fortalece su organigrama estructural y funcional y, en forma complementaria, con capacitación permanente y transferencia de tecnología a los funcionarios de planta; por otra parte, a partir del año 2005 se cuenta con uno inventario de la red de caminos vecinales georeferenciado para mas de 15.000 km que incluye a la totalidad de la red prioritaria; por ello, es posible concluir que este indicador ha sido alcanzado; y (ii) *Fortalecimiento de la UA e implementación del Plan de Gestión Ambiental (PGA); adquisición de tierra para comunidades indígenas*: si bien no fue posible recategorizar a la UA en una Dirección de Medio Ambiente (DMA)¹³, a través del fortalecimiento en el marco del programa, ha sido posible que ésta cumpla satisfactoriamente sus funciones para implementar el PGA de la Fase I, lográndose los siguientes resultados: a) se han elaborado y puestas en vigencia las Especificaciones Técnicas Ambientales Generales (ETAG's); b) todas las obras han obtenido sus respectivas licencias ambientales; c) se efectuó un diagnóstico ambiental que sirvió de línea de base para la elaboración de los Cuestionarios Ambientales Básicos (CAB) de todos los proyectos de la Fase I, cumpliendo con el marco legal vigente; d) Plan de Asistencia Integral a las Comunidades Indígenas (PAICI): la UA suscribió convenios y acuerdos de cooperación interinstitucional con el Instituto Nacional del Indígena (INDI) y los Ministerios de Salud, Educación y Agricultura; asimismo, se han llevado a cabo trabajos de campo con el INDI, para presentar y consensuar con las comunidades beneficiarias las acciones a ejecutar en el marco del plan; se están ejecutando 5 contratos de consultorías y suministro de bienes (PAICI Consultoría) para la

⁸ Aportes en equipos viales, logística de apoyo al personal, gastos de la administración del convenio, personal de control, entre otros.

⁹ Los diseños han sido confiables y en las licitaciones de estas obras se obtuvo un gran número de participantes. El costo promedio por kilómetro de caminos construidos ha sido de US\$72.291/km.

¹⁰ El PGM busca mejorar la gestión del mantenimiento en los 6.000 km de la red prioritaria a través de la implantación en forma gradual de modalidades más eficientes, de forma tal que al final de la Fase I, los caminos vecinales prioritarios en estado bueno y regular pasen de 1.200 a 2.400 km (40% del total).

¹¹ En febrero/07 se iniciaron tres contratos con una duración prevista de 2 años con la opción de ser prorrogados por una única vez, y cubren 242,35 km en el Departamento del Guairá; 302,55 km en el de Caaguazú, y 251,5 km en el de San Pedro.

¹² A la fecha se encuentran vigentes cuatro convenios Alto Paraná Sur (531,2 km); Itapúa (419,9 km); Canindeyú (426,5) y Caazapá (401,9 km).

¹³ La propuesta de modificación de la Ley de cambio de la carta orgánica del MOPC y su justificación técnica fueron elaborados en el 2000, sin embargo la Secretaría de la Reforma han juzgado que la creación de la DMA era contraria a los lineamientos de política vigente para el sector público paraguayo y por lo tanto nunca pudo ser elevada al Congreso.

asistencia técnica a dichas comunidades; se encuentra en proceso de contratación tres módulos de obras civiles (PAICI Obras) para brindar infraestructura básica, entre otros; e) el GP, a través del INDI, ha adquirido tierra por un total de 3.708 Ha¹⁴ que fueron destinadas para asentamiento de comunidades indígenas ubicadas en el área de influencia del PNCR-2, superando la meta prevista de 3.000 Ha.

- 1.8 Avance en los objetivos de desarrollo e impactos económicos y sociales. (i) *Actualización de las evaluaciones económicas de los proyectos*¹⁵: la DCV actualizó las evaluaciones económicas de los cinco caminos de la muestra representativa de la Fase I que ya han sido concluidos y puestos en servicio desde hace tres años. El Cuadro I-3 presenta los resultados de estas evaluaciones y de otras variables usualmente empleadas para representar beneficios asociados con la mejora de la transitabilidad de los caminos; y (ii) *Impacto en el empleo*: las obras de mejoramiento de caminos comprendidas en la Fase I han creado oportunidades de empleo directo temporal, con una duración aproximada de diez meses, para un promedio de 2.441 personas que habitan en el área de influencia de cada camino, con niveles de salario superiores a los que perciben normalmente en esas áreas. Adicionalmente, a través de la mayor demanda de servicios y productos de la zona, se ha generado empleo indirecto para aproximadamente 5.000 personas. Asimismo, se ha estimado que los trabajos desarrollados en el marco del PGM requirieron en promedio el concurso de 906 empleos directos durante el período de ejecución de los mismos.

Cuadro I-3 - Actualización Evaluación Económica Proyectos de la muestra representativa del PNCR-2 – Fase I						
Obra	TIRE (%)		TMDA (vehículos)		Costo operación vehicular (US\$/km)	
	Inicial	Actual	Previsto	Actual	Inicial	Actual
Cañada Costa Pucú-Arroyos y Esteros-Pirapó mi	48,4	22,4	44	89	0,528	0,367
Barrio San Pedro-Luz Bella-Nueva Durango	36,9	58,5	65	54	0,415	0,366
Nueva Esperanza-Laurel-Col. 11 de Sept.-Ruta 10	26,8	55,7	86	134	0,340	0,288
Tavapy II-Santa Rosa del Monday-Línea Ande	47,2	23,7	70	137	0,430	0,284
San Alfredo-Colonia Mvareté-Línea Progreso	31,9	29,1	143	137	0,390	0,282

- 1.9 Cumplimiento de las condiciones mínimas para pasar a la Fase II. Para evaluar el grado de avance en el cumplimiento de cada una de las condiciones mínimas del PNCR-2 – Fase I, se ha utilizado un sistema de “rating” basado en calificaciones preestablecidas. En el enlace electrónico opcional N° 1, se muestra en forma matricial el resultado de esta evaluación.
- 1.10 **Conclusiones y Recomendación.** La evidencia presentada indica que la Fase I del PNCR-2 se viene ejecutando satisfactoriamente y que se han cumplido las condiciones previas para procesar la siguiente fase, por lo cual se recomienda que el Directorio Ejecutivo apruebe la Fase II correspondiente al PNCR-2.

¹⁴ En el Departamento de San Pedro: 133,7 Ha en Gral. Resquín y 2.777,3 Ha en Villa del Rosario; y en el Departamento de Alto Paraná: 197,1 Ha en Naranjal y 600,6 Ha en Itakyry.

¹⁵ El objeto de este análisis fue verificar en que medida los criterios adoptados y las hipótesis asumidas durante los estudios de pre-inversión y el desarrollo de los diseños de los proyectos han sido acertados y están comenzando a generar los impactos económicos y sociales, así como los beneficios esperados o, en caso contrario, prever los debidos ajustes en la preparación de los proyectos que serían incluidos en la Fase II (ver enlace electrónico opcional N° 3).

- 1.11 **Lecciones aprendidas en la Fase I.** Se identificaron las siguientes: (i) participación de los GL en la selección y priorización de los proyectos que son mantenidos por convenio; (ii) descentralización hacia los GL por parte de la DCV, de las funciones de adquisición de insumos y servicios y del manejo de los recursos financieros para la ejecución de los convenios; (iii) cofinanciamiento en especie (equipos, combustible, etc.) por parte de los GL para la ejecución del mantenimiento por convenio; (iv) mantenimiento tercerizado con el sector privado por niveles de servicio; (v) desarrollo del mercado local de contratistas con buenos resultados obtenidos tanto en la calidad de las obras realizadas como en la reducción de los costos y plazos; (vi) el mantenimiento permanente de los caminos vecinales asegurando transitabilidad, crea confianza en los usuarios y la población beneficiaria¹⁶, y (vii) el gerenciamiento de la ejecución del Programa a través de la estructura y organización funcional propia de la DCV, debidamente fortalecida con capacidad operativa y de recursos humanos, sienta las bases para la institucionalización de las experiencias y buenas prácticas adquiridas a lo largo del proceso.
- 1.12 Con base en lo anterior y tomando en cuenta la experiencia del Banco en la gestión y financiamiento de la vialidad rural en la región, para el diseño de la Fase II del PNCR-2 se tuvieron en cuenta los siguientes aspectos: (i) *Políticos.* a) *Descentralización responsable y sostenible de la gestión de los caminos vecinales:* más allá de la asignación de recursos, el éxito del proceso requiere decisión política del Gobierno de impulsar un proceso continuo de transformación institucional encaminado a lograr mayores niveles de eficiencia, transparencia y fundamentos técnicos en la toma de decisiones en la gestión; b) *Planificación Vial Participativa(PVP) como instrumento de priorización y selección de caminos a ser rehabilitados y mantenidos:* el trabajo conjunto entre las instancias de gobierno y los involucrados permite formular una estrategia y programa operativo que en conjunto tiene amplio apoyo en todos los niveles, generando el apoderamiento de los caminos por parte de la comunidad beneficiaria; (ii) *Institucionales.* a) *Apoyo a la creación de Gerencias Viales (GV)* en el ámbito de las Asociaciones de Municipalidades (AM), como una instancia técnica-administrativa profesionalizada con capacidad para asumir de manera gradual la gestión descentralizada de la red de caminos rurales de sus respectivas jurisdicciones; b) *Transferencia gradual de la contratación del mantenimiento rutinario* a las GV creadas o a las AM, bajo el seguimiento y control del MOPC; c) *Coordinación de la actuación de todos los actores involucrados en el subsector de la vialidad vecinal:* el gobierno central¹⁷; los GL y las entidades privadas y/o asociaciones de productores; (iii) *Financieros.* a) *Cofinanciación:* apoyar el desarrollo de un esquema financiero que incluya gradualmente fuentes alternativas de recursos al esquema actual, promoviendo en primera instancia la cofinanciación del mantenimiento rutinario entre el MOPC, los GL y el sector privado; (iv) *Técnicos.* a) *Apoyo a la formación y capacitación de Cuadrillas de*

¹⁶ Ello posibilita diseñar y ejecutar obras con estándares acorde con el nivel y características de la demanda (no sobredimensionadas), que resultan bien aceptadas por estos involucrados.

¹⁷ A través de la Dirección de Planificación Vial (DPV), DCV y DV-Distritos de Conservación del MOPC.

Mantenimiento Vial (CMV) rutinario de caminos vecinales¹⁸; b) Definir niveles técnicos de diseño de rehabilitación y mejoramiento de los caminos vecinales que sean adecuados a las funciones y nivel de importancia del mismo en la promoción del desarrollo socioeconómico regional, realizando inversiones compatibles con los requerimientos de servicio que dicha vía debe prestar; c) Priorizar la conservación del patrimonio vial garantizando que todas las obras rehabilitadas entren inmediatamente en un esquema de mantenimiento rutinario y regulando el uso de los caminos principalmente en los periodos de lluvia; d) Diseño y construcción de las obras: en los diseños se debe dar especial atención a criterios conservacionistas y a los drenajes para evitar sobre costos en los proyectos.

- 1.13 **Coordinación con otras instituciones y otros donantes.** La naturaleza de la Fase II del PNCR-2 requiere una amplia participación y coordinación institucional en los niveles local, nacional e internacional. Dado que en este subsector el Banco es un punto de referencia clave para los donantes actuando en Paraguay, en materia internacional está propiciando la participación del Fondo de la Organización de Países Exportadores de Petróleo para el Desarrollo Internacional (OFID) y de la JICA en la cofinanciación del programa¹⁹, lo que permite que el mismo pueda alcanzar una escala adecuada y cuente con un financiamiento compatible con sus objetivos y alcance, impulsando así una política única de actuación en la red vecinal asegurando la consecución de los resultados buscados. En el ámbito nacional, se ha coordinado con otras instituciones del sector público, y a nivel local el programa incorpora procedimientos especiales para asegurar la participación de los GL, la población y sus organizaciones representativas²⁰.

B. Objetivos, Componentes y Costos

- 1.14 **Objetivos.** La Fase II del PNCR-2 (el Programa) mantiene el mismo fin y propósito ya definido en la Fase I, cuyo objetivo es contribuir al aumento de la competitividad de la producción nacional y a elevar el nivel de vida de la población rural, incrementando y manteniendo el nivel de servicio de una parte sustancial de la red prioritaria de caminos vecinales. El Programa continuará apoyando la rehabilitación de caminos vecinales principales de la red prioritaria en la RO del Paraguay²¹ y las actividades de mantenimiento de los caminos vecinales que han sido intervenidos por programas anteriores del Banco y de los que se rehabiliten y mejoren con la presente operación. Asimismo, el Programa

¹⁸ Otros programas financiados por el Banco han demostrado que, el mantenimiento a través de las microempresas creadas como parte del propio diseño del Programa en su búsqueda de la mejor forma de proporcionar mantenimiento permanente a estos caminos, ha sido un instrumento útil para proveer estos trabajos y actividades rutinarias en zonas rurales en las que, por su naturaleza, no hay un mercado con suficiente postores calificados o interesados, a la vez que han generado empleo y actuado como catalizadoras para otras iniciativas de desarrollo local a nivel comunitario, dándole *sostenibilidad a su gestión*; asimismo a partir de su éxito se obtuvo la *sostenibilidad social y política*, confirmada en el apoyo de las comunidades beneficiarias y las autoridades locales.

¹⁹ La coordinación de los equipos de proyectos continuará durante la implementación del mismo a través de reuniones iniciales de arranque de cada operación y reuniones semestrales de revisión.

²⁰ Se prevé formalizar la colaboración institucional necesaria entre el Programa y las entidades que correspondan, a fin que se logre una ejecución fluida y un monitoreo y control técnico-operativo, socio-ambiental y contable-financiero, tanto a nivel local como en su agregación en la DCV.

²¹ El PNCR-2 – Fase II intervendrá en por lo menos 10 Departamentos de esta región del país. Por razones de coordinación, se acordó que los recursos de JICA serán aplicados principalmente a los Departamentos del Guairá, Misiones y Paraguarí.

apoyará la modernización y el fortalecimiento de la estructura institucional del subsector promoviendo una mayor participación de los GL en la gestión de la red vecinal y en la sostenibilidad de la misma a partir del cofinanciamiento del mantenimiento rutinario de los caminos intervenidos. Para lograr estos objetivos, el Programa ha sido estructurado en los siguientes componentes principales:

- 1.15 **Componente 1. Ingeniería y Supervisión (US\$12,0 millones).** Incluye recursos para la realización de: (a) estudios de factibilidad -técnica, económica y socio-ambiental- y diseños finales de ingeniería para las obras de rehabilitación de caminos vecinales principales y de reposición de pequeños puentes, no incluidas en las respectivas muestras analizadas, y (b) fiscalización de la ejecución de dichas obras.
- 1.16 **Componente 2. Obras Civiles (US\$136,5 millones).** Financiará: (a) la *rehabilitación de aproximadamente 1.150 km de caminos vecinales principales (US\$70 millones)* priorizados y seleccionados a través de PVPs debidamente desarrollados y aprobados²²; las tareas, sencillas desde el punto de vista de la ingeniería, buscan dotarles de un estándar que asegure condiciones de transitabilidad durante todo el año, seguridad vial adecuadas y medidas de mitigación ambiental²³; (b) la ejecución de los trabajos considerados para la Fase II en el PGM, consistente en el *mantenimiento rutinario de aproximadamente 4.200 km* –ya intervenidos con el PNCR-1 y con la Fase I del PNCR-2, y a rehabilitarse con esta Fase II- y *el mantenimiento periódico de aproximadamente 3.050 km* de las vías que han estado bajo mantenimiento rutinario durante cierto tiempo y se encuentran al fin de su vida útil (*US\$34,5 millones, equivalente a un 25% del componente*), a ser realizado por convenio con GL y comunidades y contrato con terceros, incluyendo las CMV que serán promovidas por esta operación; (c) la *rehabilitación y/o reemplazo de aproximadamente 2.300 m de pequeños puentes de madera ya deteriorados por puentes de hormigón armado (US\$30 millones)* en la red de caminos vecinales, fundamental para tener un adecuado nivel de confiabilidad de la transitabilidad en toda la extensión de dichos caminos; (d) el *empedrado de aproximadamente 500 calles urbanas o semiurbanas (US\$2 millones)* de comunidades ubicadas en el área de influencia del proyecto, de fácil construcción, bajo costo y bajo impacto ambiental, a ser realizado por convenio con el GL para contribuir a mejorar la calidad de vida de la comunidad.
- 1.17 **Componente 3. Fortalecimiento Institucional y Administración del Programa (12,2 millones).** Está dirigido a: (a) el fortalecimiento institucional de la DCV,

²² Dichas obras, una vez finalizadas, entrarán inmediatamente en un programa de mantenimiento rutinario a ser realizado con CMV, estando previsto el cofinanciamiento por parte de las Municipalidades beneficiarias de acuerdo con sus capacidades financieras promedio y en una proporción creciente en el tiempo.

²³ Los estándares técnicos de rehabilitación están adaptados a las características geográficas donde se asientan los caminos y a la naturaleza y nivel de la demanda. Las obras para todos los caminos, cualquiera sea la demanda, contemplan alteo de terraplén sobre la cota de aguas máximas en zonas potencialmente inundables, mejora del sistema de drenaje y de la capa de rodadura con una mezcla controlada in situ de ripio procesado con suelo seleccionado. Para los caminos con tránsito superior a los 150 veh/día, el ancho de calzada será de 7 m. En el caso de tramos con gradientes mayores al 5% o en cruces de centros poblados, se reemplazará la carpeta de ripio por pavimento del tipo empedrado.

incluyendo personal incremental, adquisición de equipamiento especializado, labores de capacitación y entrenamiento en sus nuevas funciones y en los diversos aspectos bajo su responsabilidad, para que se consolide cómo órgano rector del subsector brindando oportunamente la asistencia técnica, institucional y financiera que requieran los GL participantes del Programa; (b) el fortalecimiento de la capacidad operativa y recursos humanos de la UA para el desarrollo adecuado de la gestión socio-ambiental a lo largo del ciclo completo de cada proyecto, incluyendo el desarrollo de especificaciones técnicas y ambientales para ejecución de actividades de mantenimiento rutinario de caminos vecinales, y un plan de entrenamiento y capacitación aplicable al Programa para las CMV y contratistas de obras en temas de protección ambiental, entre otros; (c) el apoyo al proceso de consolidación integral de los procesos de gestión vial de la red vecinal, departamental y nacional en la DPV; (d) el apoyo al desarrollo y acompañamiento de labores de planificación vial participativa a nivel departamental, incluyendo su actualización metodológica, la complementación con otras agencias nacionales y/o regionales y su vínculo con los planes anuales de inversión y mantenimiento; (e) la formación y capacitación de CMV²⁴ (microempresas formadas por pobladores locales) y la contratación de monitores técnicos y empresariales para apoyar a las CMVs hasta que adquieran la capacidad adecuada para desarrollar su labor; (f) apoyo a la creación y fortalecimiento de GV en el ámbito de las AM de cada Departamento, como una instancia técnica-administrativa profesionalizada con capacidad para asumir de manera gradual la gestión descentralizada de la red de caminos vecinales de sus respectivas jurisdicciones, y (g) administración del Programa, incluyendo todos los gastos incrementales para la ejecución del mismo.

- 1.18 **Componente 4 – Monitoreo y línea de base (US\$1,0 millón).** Incluye recursos para la realización de estudios socio-económicos de línea de base y de evaluación de los impactos y resultados del Programa y actividades relacionadas con el seguimiento y monitoreo del mismo.
- 1.19 **Componente 5 – Auditoría financiera y operativa (US\$0,6 millones).** Este componente incluye recursos para contratar las auditorías externas independientes, tanto financiera como técnica, operativa, ambiental y social.
- 1.20 **Costos.** El Programa se financiará mediante un préstamo de inversión plurianual. El costo total del Programa ascenderá a US\$170 millones, de acuerdo al siguiente desglose: (i) US\$65,6 millones del BID; (ii) US\$29 millones de OFID; (iii) US\$50 millones de JICA, y (iv) US\$25,4 millones de aporte de contrapartida local. Los recursos del Banco incluyen: (i) US\$28 millones procedentes de recursos paralelos del Fondo de Operaciones Especiales (FOE) y el Capital Ordinario, considerado como un único préstamo con dos fuentes por desembolsar pari-passu con una mezcla de 20% y 80% respectivamente; y (ii) US\$37,6 millones con cargo al Capital Ordinario. El Gobierno de Paraguay está negociando los préstamos de OFID y de JICA que

²⁴ Abarcando la constitución, su desarrollo y consolidación, el monitoreo y evaluación de sus actividades técnico-empresariales, las formas societarias-organizativas que asuman, su relación con la comunidad.

cofinanciarían este Programa. El cuadro resumen de costos y financiamiento del Programa se presenta a continuación.

Cuadro I-4 - Resumen de Costos y Financiamiento del Programa (miles de US\$)						
Categoría	BID	OFID	JICA	GP	Total	%
1. Ingeniería y Supervisión	4.900	2.060	3.955	1.085	12.000	7,1%
1.1 Ingeniería	2.100	800	1.700	400	5.000	
1.2 Fiscalización	2.800	1.260	2.255	685	7.000	
2. Obras Civiles	50.400	24.650	42.000	19.450	136.500	80,3%
2.1 Rehabilitación caminos vecinales principales	23.000	12.150	30.000	4.850	70.000	
2.2 Reemplazo puentes de madera por puentes de H°A° en tramos no mejorados	10.000	6.000	12.000	2.000	30.000	
2.3 Plan de Gestión del Mantenimiento	16.000	5.900	0	12.600	34.500	
2.4 Empedrado calles urbanas	1.400	600	0	0	2.000	
3. Fortalecimiento Institucional y Administración	7.761	0	2.595	1.844	12.200	7,1%
3.1 Fortalecimiento Institucional de la DCV, UA , DPV, y otros	2.440	0	425	398	3.263	
3.2 Administración del Programa	2.808	0	850	1.206	4.864	
3.3 Otros estudios (planes viales participativos, apoyo CMVs, gestión vial descentralizada, etc.)	2.513	0	1.320	240	4.073	
4. Monitoreo y línea de base	700	0	300	0	1.000	0,6%
5. Auditoría financiera y operativa	300	0	300	0	600	0,4%
6. Imprevistos	1.539	2.290	850	3.021	7.700	4,5%
7. Costos financieros	0	0	0	0	0	0%
Total del Programa	65.600	29.000	50.000	25.400	170.000	100%

C. Marco para Resultados con Indicadores Clave

- 1.21 Los principales resultados esperados son: i) el mejoramiento del nivel de servicio en 4.800 km de la red prioritaria de caminos vecinales de la RO; ii) la reducción de los costos de transporte y tiempos de viaje, y iii) la disminución de los días de no transitabilidad o con restricciones severas al tránsito en el área de cobertura del Programa. Asimismo, el Programa promueve el establecimiento de una gestión descentralizada de la red vial vecinal centrada en el uso racional de los recursos públicos del sector dentro de un marco de prudencia fiscal, consolidando en forma progresiva un sistema moderno y sostenible de gestión de la conservación tanto para la red vecinal prioritaria como para el resto de la red vial vecinal del país²⁵.

II. ESTRUCTURA FINANCIERA Y RIESGOS PRINCIPALES

A. Instrumentos Financieros

- 2.1 El Programa tiene un costo total de US\$170 millones que serán financiados de acuerdo al desglose indicado en ¶1.20, siendo el préstamo del Banco con cargo a recursos del Capital Ordinario y del Fondo de Operaciones Especiales en una proporción de 80% y 20%. El plazo de ejecución previsto es de 5 años.

B. Riesgos Ambientales y Sociales

- 2.2 La implementación de la Fase I, si bien ha logrado importantes resultados (¶1.7), ha permitido identificar aspectos que necesitarían ser mejorados para asegurar una adecuada gestión socioambiental de la Fase II, y cumplir con el marco legal

²⁵ Los indicadores y sus valores proyectados se presentan en detalle en la matriz de resultados (Anexo II).

vigente en Paraguay²⁶ y con la Política de Salvaguardas del Banco. Por consiguiente, durante la preparación de esta operación se realizó conjuntamente con la UA un Sistema de Gestión Ambiental y Social (SIGAS)²⁷ a ser aplicado a lo largo del ciclo completo de los proyectos del Programa. El SIGAS atiende a los requerimientos de la Secretaría del Ambiente (SEAM)²⁸ e innova principalmente al proponer una metodología para establecer requerimientos diferenciados de evaluación de impacto ambiental y social en función del potencial de riesgo de los proyectos (*screening* y *scoping*). Asimismo, el SIGAS establece los instrumentos de gestión y los flujos de procedimientos y responsabilidades a ser cumplidos por el MOPC/DCV/UA a lo largo del ciclo completo de los proyectos que permitirá registrar los resultados de la aplicación de este sistema, posibilitando así al Banco y a la SEAM realizar el seguimiento y control de la ejecución del Programa de manera ordenada y eficiente. Adicionalmente, el equipo de proyecto realizó una visita de inspección a los caminos vecinales intervenidos con las operaciones anteriores del Banco y a la muestra de caminos para ser rehabilitados por la presente operación. A estos últimos se les desarrolló un análisis socioambiental rápido bajo el marco conceptual del SIGAS, consistente en una identificación y clasificación de los pasivos; de los potenciales impactos y las correspondientes medidas de prevención, mitigación y control ambiental, y de acciones para el seguimiento de la ejecución de las obras. Los resultados de las referidas visitas y análisis ejecutados confirman que los potenciales impactos socioambientales de los proyectos de la muestra serán directos, temporales, localizados y de poca intensidad y requerirán la ejecución de planes de manejo específicos para las actividades de obra y de aquellas áreas asociadas a las mismas (canteras y áreas de préstamos, disposición de material excedente)²⁹, excepto el tramo Paso Yobai-San Agustín-Tuparendá-San Cristóbal que requeriría un plan de control ambiental y el fortalecimiento institucional de todos los actores involucrados. El presupuesto para la mitigación de los impactos identificados y los planes de manejo y control ambiental, se incluyen en los presupuestos de obras de cada proyecto.

- 2.3 Con base en lo anterior, es posible predecir que las intervenciones del Programa no generarán impactos negativos significativos pues son de pequeña a mediana magnitud, sencillas desde el punto de vista constructivo y serán ejecutadas en su gran mayoría dentro de la franja de dominio actual³⁰. No se prevé la afectación directa de poblaciones de bajos ingresos y no se incluirán en el Programa caminos rurales que crucen áreas ambientales protegidas y zonas reconocidas legalmente

²⁶ Ley 294/93 de Evaluación de Impacto Ambiental; Decr. Regl. 14.281/96 y Resolución SEAM 368/08.

²⁷ El IGAS-SIGAS se presenta en el enlace electrónico requerido N° 5.

²⁸ Es la autoridad de aplicación de la Ley N° 294/93 de *Evaluación de Impacto Ambiental*.

²⁹ La visita de campo también permitió identificar que son pocos significativos los pasivos ambientales encontrados en los caminos del Programa y están relacionados a erosiones localizadas dentro del derecho de vía y problemas de seguridad vial en algunos cruces de áreas pobladas. La corrección de los pasivos correspondientes a los proyectos de rehabilitación a ser ejecutados en la Fase II se considera en los diseños y el costo está incluido en el presupuesto de obra. Para los caminos intervenidos en la Fase I, los trabajos de mantenimiento previstos incluyen los costos de corrección de los pasivos que afectan la operación del camino o que causan impactos directos continuos a las propiedades adyacentes.

³⁰ El Programa no incluirá la construcción de vías nuevas y por ello el riesgo de impactos negativos indirectos asociados al incremento de actividades humanas es bajo y también es poco probable la ocurrencia de daños a ecosistemas sensibles. Los únicos proyectos que involucren una construcción nueva corresponden al reemplazo de pequeños puentes que ya alcanzaron su vida útil, pero los potenciales impactos que podrían provocar se prevén temporales, localizados y de baja magnitud.

como de Pueblos Indígenas y/o áreas que están con proceso oficial de reclamación por los pueblos indígenas³¹. Por su propia naturaleza, la rehabilitación de los caminos rurales e implementación de mecanismos sostenibles de mantenimiento, como los incluidos en el PGM y a través de las CMV, tendrá efectos socio-ambientales positivos resultantes del mejoramiento de las condiciones de drenaje, control de la erosión, mejores condiciones de servicio, seguridad vial, corrección de pasivos ambientales y la capacitación y utilización de la mano de obra ociosa local. En este sentido, el Programa ha sido clasificado de acuerdo a la Política de Medio Ambiente del Banco (OP-703) como “Categoría B”. La operación fue revisada por el ESR en su reunión del 27 de marzo de 2009 (ESR 13-09) y confirmó la clasificación conforme presentada en el Perfil de Proyecto (PP).

- 2.4 Un tema importante que ha sido debidamente considerado durante la preparación es la necesidad de apoyar con recursos de la presente operación (US\$934.000), un plan de fortalecimiento y capacitación en temas socioambientales. En el enlace electrónico requerido N° 5 (IGAS-SIGAS) se encuentra el detalle del mismo.

C. Riesgo Fiduciario

- 2.5 Se realizó una evaluación de la capacidad institucional utilizando el SECI³², obteniéndose los siguientes resultados: i) *Institucional*: el principal riesgo se relaciona con el cambio hacia una gestión descentralizada de la red vecinal que el Programa persigue. Los GL podrían resistir la transferencia de responsabilidades o no aceptar el esquema institucional-financiero propuesto. Como mitigación se prevé desarrollar estrategias paulatinas, de transición, acompañadas oportunamente con la asistencia técnica, institucional y financiera de la DCV y del Programa, para permitir que los GL demuestren interés y participen activamente adquiriendo la capacidad necesaria para realizar la gestión de la red vial vecinal de sus jurisdicciones respectivas; y ii) *Administrativo-operacional*: el riesgo sería que la demanda operativa adicional del Programa supere la capacidad institucional de la DCV y del MOPC en esta materia. Para ejecutar la Fase I -que se viene implementando satisfactoriamente- se estableció un sistema de gerenciamiento basado en el organigrama estructural y funcional de la DCV, fortalecido con la contratación de personal profesional incremental, lo cual logró que la entidad cuente con funcionarios que están familiarizados con la ejecución y administración que requiere el Banco. Para asegurar una eficiente administración del Programa, se han previsto recursos destinados a fortalecer su capacidad operativa como así también la de la UA. Se considera que los riesgos identificados se mitigan con las medidas propuestas, unidas a la experiencia acumulada que la DCV tiene en la ejecución de proyectos con el Banco.

D. Otros Aspectos Especiales y Riesgos

- 2.6 **Evaluación Técnica y Económica.** El Programa cuenta con los estudios de factibilidad y diseños de ingeniería para una muestra representativa de obras de

³¹ Sin embargo, de existir poblaciones indígenas en el área de influencia indirecta de los proyectos, el Programa incluirá los estudios requeridos por la OP-765.

³² El análisis institucional se presenta en el enlace electrónico opcional N° 4.

rehabilitación de caminos vecinales principales de 143 km³³. Dichos diseños presentan soluciones técnicas adecuadas, reflejando los aspectos prevalecientes de la RO en cuanto a condiciones geomorfológicas, geotécnicas, climáticas, hidrológicas y ambientales. Los puentes que se construirán en el marco del Programa tienen longitudes promedio de 20 m. El análisis comparativo de los puentes de madera y de hormigón arrojó que este último resulta más conveniente, con un mínimo de mantenimiento y con capacidad de carga que permite el tránsito de todos los tipos de vehículos que atienden las áreas rurales de esta región del país. Tanto las estimaciones de costos como los plazos de construcción previstos son razonables y consistentes con los valores vigentes del mercado en la región y los tiempos de ejecución que se observan en obras comparables. Para la evaluación económica del Programa³⁴ se realizó el análisis costo-beneficio de la rehabilitación de los caminos para los tres proyectos que conforman la muestra representativa, y para los dieciocho proyectos de sustitución de pequeños puentes de madera ya deteriorados por puentes de hormigón armado. El análisis arrojó resultados que muestran tasas entre el 29% y 59%. Adicionalmente, en los escenarios de sensibilidad realizados, cada proyecto mantiene una tasa de retorno económico superior a la tasa de descuento utilizada del 12%.

III. PLAN DE EJECUCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

A. Mecanismo de Ejecución

- 3.1 El prestatario será la República del Paraguay y el Organismo Ejecutor (OE) será el MOPC, principalmente a través de la DCV y en estrecha colaboración con la UA, la DPV y la Unidad Operativa de Contrataciones (UOC) por la ejecución misma de los componentes del Programa, y también a través del Viceministerio de Administración y Finanzas (VMAF) en lo relacionado a la administración financiera y contable de los recursos³⁵. Tomando en cuenta la experiencia satisfactoria obtenida en la ejecución de la Fase I del PNCR-2, se propone seguir manteniendo dentro del ámbito de la DCV a la Coordinación de apoyo al Programa -con responsabilidad directa sobre la mayoría de los procesos que involucra la gestión de la ejecución- y continuar fortaleciendo en forma gradual y de acuerdo con la demanda, el organigrama estructural y funcional de esta Dirección (§2.5).
- 3.2 El Programa contará con procedimientos claramente establecidos en su Manual de Operaciones (MO), incluyendo los criterios, procedimientos, arreglos institucionales, estándares de desempeño y monitoreo y seguimiento establecidos en el IGAS (de fecha 01/06/09); los convenios que regularan las relaciones entre las partes intervinientes, y un amplio sistema de monitoreo, seguimiento y evaluación de sus acciones y resultados, tanto del OE sobre los GL, como de parte de auditores técnico-operativos y contable-financieros externos. El MO

³³ Colonia Iruña-Maestro Fermín-Empalme Ruta Frutika-Mayor Otaño: 28,7 km; Supercarretera-Asentamiento Santa María: 48,8 km; y Paso Yobai-San Agustín-Tuparendá-San Cristóbal: 65,7 km.

³⁴ El análisis económico se presenta en el enlace electrónico obligatorio N° 7.

³⁵ Todo lo relacionado con desembolsos, administración del fondo rotatorio y manejo de la cuenta especial.

debidamente aprobado por el MOPC y en vigor, previa no objeción del Banco, será condición de primer desembolso.

- 3.3 A efectos de determinar la elegibilidad de los tramos de caminos principales a ser rehabilitados con recursos del Programa, se deberán cumplir con los siguiente criterios: (i) haber sido priorizado y seleccionado a través de un PVP debidamente desarrollado y aprobado por la AM y mostrar evidencia de que todas las Municipalidades beneficiarias del camino a ser rehabilitado han manifestado su compromiso de cofinanciar el mantenimiento rutinario del mismo de acuerdo a sus capacidades financieras promedio; (ii) cumplir con los requerimientos establecidos en el SIGAS del Programa; (iii) contar con un estándar técnico de rehabilitación adaptado a las características geográficas donde se asienta el camino y acorde a la naturaleza y nivel de la demanda, y (iv) tener una tasa interna de retorno económica superior al 12%.
- 3.4 La DCV estará encargada de dar soporte a diversos aspectos relacionados con la ejecución del Programa, incluyendo la coordinación de actividades con otras dependencias del MOPC y organismos del Gobierno Nacional y GL involucrados, y actuará como enlace entre el OE y el Banco, siendo responsable por la preparación de informes y el oportuno cumplimiento de las obligaciones incluidas en los Contratos de Préstamo. Será responsable, entre otros, por: (i) planificar la ejecución de los préstamos, formular los planes operativos anuales y plan de adquisiciones; (ii) apoyar la preparación de los pliegos de licitación para contratación de los servicios de consultoría y de obras, y para la adquisición de bienes; (iii) participar de los comités de evaluación y selección de las correspondientes propuestas y apoyar los trámites para la contratación respectiva; (iv) realizar el seguimiento, supervisión y control técnico de la ejecución de los estudios y obras del Programa; (v) preparar y apoyar los trámites referentes a los pagos de los certificados de ejecución de los estudios, fiscalizaciones y obras; (vi) apoyar la preparación de los informes de rendición de cuentas y las solicitudes de desembolso; (vii) ser la responsable por el seguimiento, monitoreo y evaluación de la ejecución de la operación y de los resultados que se alcancen, para lo cual deberá implementar adecuados sistemas de información. El OE será responsable por: i) la implementación y mantenimiento de adecuados sistemas para la administración de los contratos, administración contable-financiera y del sistema de control interno para el manejo de los recursos del Programa de acuerdo a los requerimientos del Banco y de forma independiente de otros Programas manejados por el MOPC; ii) la presentación oportuna de las solicitudes de desembolso y justificaciones de gastos elegibles; iii) la preparación y presentación de informes semestrales del fondo rotatorio, de informes financieros consolidados del Programa y otros informes requeridos; iv) gestionar la apertura y mantener durante todo el período de ejecución del Programa, una cuenta bancaria exclusiva (“cuenta especial específica”) y separada de otras fuentes para el manejo de los recursos del Banco, y v) el mantenimiento de un adecuado sistema de archivo de la documentación de respaldo de los gastos elegibles para la verificación del Banco y de los auditores externos.

- 3.5 **Adquisición de obras, bienes y servicios.** El Banco y JICA han acordado dividir las adquisiciones y contrataciones del Programa³⁶. Aquellas correspondientes al Banco se realizarán de conformidad con las “Políticas para Adquisición de Obras y Bienes Financiados por el BID” (GN-2349-7) y las “Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID” (GN-2350-7), respectivamente, ambas de julio de 2006.
- 3.6 **Fondo Rotatorio.** Para efectuar los desembolsos del Programa se establecerá, de acuerdo con los procedimientos del Banco, un fondo rotatorio de hasta un 5% del monto total del Préstamo a ser depositado en la cuenta específica habilitada a tal efecto. El OE será responsable de: controlar el uso del fondo, preparar solicitudes de desembolso en nombre del Prestatario, y presentar al Banco los informes semestrales de la situación de dicho fondo, dentro de los 60 días posteriores al cierre de cada semestre calendario.
- 3.7 **Desembolsos.** Las solicitudes de desembolsos serán respaldadas con los documentos de soporte requeridos por el Banco de acuerdo con la modalidad de supervisión “ex-ante”. Sin embargo, si el Banco considera que existe una adecuada capacidad institucional comprobada en materia de administración financiera y control, se podrá determinar que la operación sea supervisada siguiendo los lineamientos de la modalidad “ex-post”.

B. Resumen de Medidas de Monitoreo y Evaluación

- 3.8 El esquema de monitoreo incluye auditorías, misiones de administración, informes de progreso semestrales, el plan operativo anual y auditorías anuales externas. El detalle de estas actividades se presenta en el enlace electrónico requerido N° 4 “Arreglos para Monitoreo y Evaluación”.

C. Actividades Significativas Posteriores a la Aprobación

- 3.9 Con el fin de agilizar el inicio de la ejecución del Programa, el Banco brindará permanente apoyo al OE, con énfasis especial al período durante el cual el Préstamo estará en proceso de aprobación legislativa y mientras éste se aboque al cumplimiento de las condiciones previas para el 1^{er} desembolso. Este apoyo incluye consultores contratados con recursos administrativos y de cooperación técnica, y una dedicación importante de los especialistas sectoriales para apoyar al OE en el proceso de puesta en marcha de la ejecución, incluyendo la elaboración de la versión final del MO del Programa y su aprobación y puesta en vigor por el MOPC, la preparación de los documentos de licitación, en la difusión y capacitación a los GL sobre temas de gestión vial descentralizada, aclarando los aspectos técnico-administrativo-legales y socio-ambientales relacionadas con el esquema institucional y financiero y con el SIGAS. Se estima que la concentración de este apoyo se llevará a cabo durante los ocho meses que transcurrirán después de aprobado el préstamo.

³⁶ Para evitar dificultades en la ejecución, se ha acordado que los recursos de JICA serán aplicados principalmente a los Departamentos del Guairá, Misiones y Paraguarí, y que la adquisición de obras, bienes y servicios se financiará únicamente con sus recursos –sin establecer un pari-passu con el Banco-, siguiendo sus políticas y procedimientos y aplicando sus documentos estándar.

INFORMACIÓN CONFIDENCIAL

PARAGUAY
PROGRAMA NACIONAL DE CAMINOS RURALES-SEGUNDA ETAPA – FASE II
(PR-L1019)

Marco de Resultados / Matriz de Indicadores

Objetivo general del Programa:	Contribuir al aumento de la competitividad de la producción nacional, y a elevar el nivel de vida de la población rural.		
Propósito del Programa:	Incrementar y mantener el nivel de servicio de una parte sustancial de la red prioritaria de caminos vecinales en la Región Oriental del Paraguay, a través de (i) la mejora de manera sostenible e integrada de la infraestructura vial y los servicios de transporte rural, (ii) la reducción de los costos de transporte y tiempos de viaje, (iii) el desarrollo gradual de sistemas eficientes y sostenibles de gestión descentralizada de la vialidad rural, y (iv) la extensión y preservación del patrimonio vial rural.		
Indicadores de Resultado	Línea Base	Meta	Comentarios
Incremento del porcentaje de caminos en estado bueno/regular de la red prioritaria de caminos vecinales (6.000 km) de la Región Oriental	Año 0=40% Bueno y Regular	Año 5=80% Bueno	Se considerará el nivel de estado del reporte mensual realizado por las supervisiones que tenga en cuenta el estado de la calzada, sistema de drenaje, franja de dominio, señalización; entre otros.
Reducción promedio del tiempo de viaje y costo de operación vehicular en los caminos rehabilitados por el Programa, manteniéndose en este nivel tres años después de la apertura de los mismos al tránsito.	Año 0= 0%	Año 5=10%	Los costos de operación vehicular serán calculados por la DCV con el modelo HDM. Se realizarán evaluaciones de costos teniendo en cuenta los valores actuales de los insumos y rendimientos al momento de la evaluación. También se realizarán aplicaciones del modelo bajo supuestos de costos de insumos y rendimientos constantes para efectos de medir el impacto atribuible al proyecto.
Aumento de la opinión favorable de los usuarios respecto a los tramos de la red vial intervenidos por el Programa.	Año 0= A determinar	Año 5= incremento \geq al 20%	Se realizarán encuestas anuales de acuerdo a una metodología acordada que posibilite captar la opinión de los usuarios sobre la el servicio de los tramos intervenidos, tanto en el terreno como en centros/asociaciones que agrupen informantes claves.
Gerencias Viales (GV) de las Asociaciones de Municipios asumen la responsabilidad de la gestión descentralizada de la red vial vecinal.	Año 0= 0 GV	Año 5= 2 GV	Se considerarán los informes de seguimiento y monitoreo del Programa.

Objetivo del componente Obras Civiles	(i) Dotar a 1.150 km de caminos vecinales principales -priorizados y seleccionados a través de planes viales participativos departamentales- de un estándar que asegure condiciones de transitabilidad aceptables durante todo el año, seguridad vial adecuadas y medidas de mitigación ambiental; (ii) Preservar el patrimonio vial rural de la red prioritaria en la RO mediante la ejecución de los trabajos de mantenimiento en aproximadamente 4.200 km –ya intervenidos con el PNCR-1 y con la Fase I del PNCR-2, y a rehabilitarse con esta Fase II- a ser realizado por convenio con gobiernos locales y comunidades y contrato con terceros, incluyendo las CMV que serán promovidas por esta operación; (iii) Contar con un adecuado nivel de de confiabilidad de la transitabilidad en la red de caminos vecinales secundarios mediante la rehabilitación y/o reemplazo de aprox. 2.300 mts lineales de pequeños puentes de madera ya deteriorados por puentes de hormigón armado, y (iv) Mejorar la calidad de vida de comunidades ubicadas en el área de influencia del proyecto y fomentar el trabajo y esfuerzo
--	--

	comunitario, a través de la ejecución de trabajos de empedrado de aproximadamente 500 calles urbanas o semiurbanas de estas comunidades, a ser realizado por convenio con el gobierno local.							
Componente Obras Civiles	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Meta	Comentarios
Productos Extensión de caminos vecinales de la red prioritaria rehabilitados con un nivel de servicio que asegure condiciones de transitabilidad permanente, seguridad vial adecuada y medidas de mitigación ambiental	1.080 Km	-	140 Km	400 Km	310 Km	300 Km	2.230 Km	Se considerarán los informes de seguimiento y monitoreo del Programa basados en el SIME del PNCR-2 y el inventario de la red de caminos vecinales georeferenciado, como así también los informes de fiscalización e inspección técnico-ambiental de obras y los reportes mensuales realizado por las supervisiones.
Extensión de caminos vecinales de la red prioritaria bajo Mantenimiento (por convenios, por contratos, con CMV, por administración directa).	2.600 Km	410 Km	550 Km	520 Km	420 Km	300 Km	4.800 Km	
Rehabilitación y/o reemplazo de pequeños puentes de madera ya deteriorados por puentes de H°A°.	0	300 m	500 m	500 m	500 m	500 m	2.300 m	
Extensión de Calle Urbana Principal con Pavimento tipo empedrado.	0	5 centros urbanos	10 centros urbanos	10 centros urbanos	5 centros urbanos	-	30 centros urbanos	

Objetivo del componente Fortalecimiento Institucional	Modernización y fortalecimiento de la estructura institucional del subsector de modo de desarrollar y consolidar un modelo de gestión descentralizada de la red vecinal con mayor participación de los gobiernos locales, entre otros a través de: (a) el fortalecimiento institucional de la DCV para que se consolide como órgano rector del subsector brindando oportunamente la asistencia técnica, institucional y financiera que requieran los gobiernos locales participantes del Programa; (b) el fortalecimiento de la capacidad operativa y recursos humanos de la de la Unidad Ambiental (UA) del MOPC para el desarrollo adecuado de la gestión socio-ambiental a lo largo del ciclo completo de cada proyecto; (c) el apoyo al desarrollo y acompañamiento de labores de planificación vial participativa a nivel departamental, incluyendo su actualización metodológica, la complementación con otras agencias nacionales y/o regionales y su vínculo con los planes anuales de inversión y mantenimiento; (d) la formación y capacitación de CMV y la contratación de monitores técnicos y empresariales para apoyar a las mismas hasta que adquieran la capacidad adecuada para desarrollar su labor; (e) apoyo a la creación y fortalecimiento de gerencias viales en el ámbito de las Asociaciones de Municipios (AM) de cada Departamento, como una instancia técnica-administrativa profesionalizada con capacidad para asumir de manera gradual la gestión descentralizada de la red de caminos vecinales de sus respectivas jurisdicciones.
--	--

Componente Fortalecimiento Institucional	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Meta	Comentarios
Productos La DCV consolidada en el MOPC como órgano rector del subsector.	N/A	Presentación oportuna de informes	Presentación oportuna de informes	Presentación oportuna de informes	Presentación oportuna de informes	Presentación oportuna de informes	La operación de la DCV califica como adecuada	La calificación de gestión de la DCV será realizada a partir de los informes semestrales y anuales previstos para el seguimiento del Programa.
La UA dispone de herramientas para mejorar la gestión ambiental en el ciclo completo de un proyecto vial	N/A	Presentación oportuna de informes	Presentación oportuna de informes	Presentación oportuna de informes	Presentación oportuna de informes	Presentación oportuna de informes	La operación de la UA califica como adecuada	La UA cuenta con un equipo técnico capacitado y herramientas que permiten sistematizar y consolidar los procesos de gestión ambiental.
Gerencias Viales creadas y funcionando en el ámbito de las Asociaciones de Municipios.	0	2	-	-	-	-	2	Se considerarán los informes de seguimiento y monitoreo del Programa y los reportes mensuales realizado por las supervisiones.
CMV creadas y trabajando en el ámbito del Programa.	2	2	5	5	5	6	25	Se considerarán los informes de seguimiento y monitoreo del Programa y los reportes mensuales realizado por las supervisiones.
Planes Viales Participativos aprobados.	3	7	3	-	-	-	13	Se considerarán los informes de seguimiento y monitoreo del Programa y los reportes mensuales realizado por las supervisiones.
Apoyo a los procesos de descentralización. Informes de capacidad institucional y financiera de los Departamentos de la Región Oriental	2	7	3	-	-	-	13	Se considerarán los informes de seguimiento y monitoreo del Programa y los reportes mensuales realizado por las supervisiones.

PARAGUAY
PROGRAMA NACIONAL DE CAMINOS RURALES-SEGUNDA ETAPA – FASE II
(PR-L1019)

Resumen de Plan de Adquisiciones

Nº Ref.	Cod. POA	Categoría y Descripción del Contrato de Adquisiciones	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición	Revisión	Fuente de Financiamiento		Pre-calif.	Fechas Estimadas		Estatus	Comentarios
						BID	Otros		SI/NO	Publicación AEA		
OBRAS												
1	1.1.1	Obras de Rehabilitación la Muestra (200 Km.)	11.000.000	LPI/LPN	ex-ante	51%	49%	NO	II SEM 2009	I SEM 2012	-	Corresponde a 4 contratos con un valor promedio de 2 mill USD cada uno a ser adjudicados en tiempos diferentes y 1 de 4 mill. de USD
2	1.1.2	Obras Nuevas de Rehabilitación Grupo 1 (200 Km.)	9.000.000	LPN	ex-ante	62%	38%	NO	I SEM 2011	II SEM 2013	-	Corresponde a 4 contratos con un valor promedio de 2,2 mill USD cada uno a ser adjudicados en diferentes tiempos.
3	1.1.3	Obras Nuevas de Rehabilitación Grupo 2 (200 Km.)	9.000.000	LPN	ex-ante	62%	38%	NO	I SEM 2011	I SEM 2014	-	Corresponde a 4 contratos con un valor promedio de 2,2 mill USD cada uno a ser adjudicados en diferentes tiempos.
4	1.1.4	Obras Nuevas de Rehabilitación Grupo 3 (150 Km.)	8.000.000	LPN	ex-ante	57%	43%	NO	I SEM 2011	I SEM 2014	-	Corresponde a 4 contratos con un valor promedio de 2 mill USD cada uno a ser adjudicados en diferentes tiempos.
5	1.1.5	Obras Nuevas de Rehabilitación Grupo 4 (400 Km.)	33.000.000	-	-	-	100%	-	II SEM 2011	II SEM 2014	-	Corresponde a varios procesos de adquisiciones. Aplican las Políticas de Adquisiciones del Organismo Financiero JICA
6	1.2.1	Obras de construcción de Puentes de H° A° (1400 ml)	16.800.000	CP	ex-ante	60%	40%	NO	II SEM 2010	II SEM 2014	-	Corresponde a varios contratos con promedios menores a 200 mil USD cada uno a ser adjudicados en diferentes tiempos.
7	1.2.2	Obras de construcción de Puentes de H° A° (900 ml)	13.200.000	-	-	-	100%	-	II SEM 2010	II SEM 2014	-	Corresponde a varios contratos de adquisiciones. Aplican las Políticas de Adquisiciones del Organismo Financiero JICA
8	1.3.1	Empedrados en zonas urbanas Grupo 1	800.000	LPN	ex-ante	70%	30%	NO	I SEM 2011	II SEM 2013	-	Corresponde a varios contratos que serán ejecutados en diferentes zonas geográficas y en diferentes tiempos.
9	1.3.2	Empedrados en zonas urbanas Grupo 2	600.000	LPN	ex-ante	70%	30%	NO	I SEM 2011	II SEM 2013	-	Corresponde a varios contratos que serán ejecutados en diferentes zonas geográficas y en diferentes tiempos.
10	1.3.3	Empedrados en zonas urbanas Grupo 3	600.000	LPN	ex-ante	70%	30%	NO	I SEM 2011	II SEM 2013	-	Corresponde a varios contratos que serán ejecutados en diferentes zonas geográficas y en diferentes tiempos.

Nº Ref.	Cod. POA	Categoría y Descripción del Contrato de Adquisiciones	Costo Estimado (US\$)	Método de Adqui- sición	Revi- sión	Fuente de Financiamiento		Pre- calif.	Fechas Estimadas		Estatus	Comentarios
						BID	Otros		SI/NO	Publicación AEA		
OBRAS												
11	2.1.2	Obras de Mantenimiento por Contratos (480 Km)	5.400.000	LPN	ex- ante	50%	50%	NO	II SEM 2009	II SEM 2014	-	Corresponde a varios contratos de mantenimiento por niveles de servicio a ser adjudicados en diferentes municipios.
12	2.2.2	Obras de Mantenimiento por Contratos (800 Km)	7.200.000	LPN	ex- ante	49%	51%	NO	II SEM 2009	II SEM 2014	-	Corresponde a varios contratos de mantenimiento por niveles de servicio a ser adjudicados en diferentes municipios.
13	2.3.1	Obras de Mantenimiento de Obras de la Muestra (200 Km)	785.000	CD	ex- ante	44%	56%	NO	I SEM 2012	II SEM 2014	-	Corresponde a varios contratos de mantenimiento a ser adjudicados en diferentes municipios a través de CMV.
14	2.3.2	Obras de Mantenimiento de Obras Grupo 1 (200 Km)	785.000	CD	ex- ante	44%	56%	NO	II SEM 2012	II SEM 2014	-	Corresponde a varios contratos de mantenimiento a ser adjudicados en diferentes municipios a través de CMV.
15	2.3.3	Obras de Mantenimiento de Obras Grupo 2 (200 Km)	590.000	CD	ex- ante	45%	55%	NO	I SEM 2013	II SEM 2014	-	Corresponde a varios contratos de mantenimiento a ser adjudicados en diferentes municipios a través de CMV.
16	2.3.4	Obras de Mantenimiento de Obras Grupo 3 (150 Km)	390.000	CD	ex- ante	38%	63%	NO	I SEM 2013	II SEM 2014	-	Corresponde a varios contratos de mantenimiento a ser adjudicados en diferentes municipios a través de CMV.
17	2.3.5	Obras de Mantenimiento de Obras Grupo 4 (400 Km)	1.950.000	CD	ex- ante		100%	NO	I SEM 2013	II SEM 2014	-	Corresponde a varios contratos de mantenimiento a ser adjudicados en diferentes municipios a través de CMV.
18	2.1.1	Obras de Mantenimiento por Convenios (600 Km)	6.600.000	CD	ex- ante	51%	49%	NO	I SEM 2010	II SEM 2014	-	Ejecutado a través de Convenios con Gobiernos Locales, con transferencia de recursos.
19	2.2.1	Obras de Mantenimiento por Convenios (1200 Km)	10.800.000	CD	ex- ante	50%	50%	NO	I SEM 2010	II SEM 2014	-	Ejecutado a través de Convenios con Gobiernos Locales, con transferencia de recursos.
20	3.1.3	Adquisición de Obras menores	10.000	CP	ex- ante	80%	20%	NO	I SEM 2010	I SEM 2010	-	

Nº Ref.	Cod. POA	Categoría y Descripción del Contrato de Adquisiciones	Costo Estimado (US\$)	Método de Adqui- sición	Revi- sión	Fuente de Financia- miento		Pre- calif. SI/NO	Fechas Estimadas		Estatus	Comentarios
						BID	Otros		Publicación AEA	Terminación Contrato		
SERVICIOS DE CONSULTORIA												
21	1.4.1	Estudios y Diseño de Ingeniería Grupo 1 (200 Km.)	750.000	SBCC	ex-ante	73%	27%	NO	II SEM 2010	II SEM 2011	-	Corresponde a varios procesos de adquisiciones.
22	1.4.2	Estudios y Diseño de Ingeniería Grupo 2 (200 Km.)	750.000	SBCC	ex-ante	73%	27%	NO	II SEM 2010	II SEM 2011	-	Corresponde a varios procesos de adquisiciones.
23	1.4.3	Estudios y Diseño de Ingeniería Grupo 3 (150 Km.)	560.000	SBCC	ex-ante	71%	29%	NO	II SEM 2010	II SEM 2011	-	Corresponde a varios procesos de adquisiciones.
24	1.4.4	Estudios y Diseño de Ingeniería Grupo 4 (400 Km.)	1.440.000	-	-	-	100%	-	II SEM 2010	I SEM 2012	-	Aplican las Políticas de Adquisiciones del Organismo Financiero JICA
25	1.4.5	Estudios y Diseño para Construcción de Puentes (1400 ml)	840.000	SBCC	ex-ante	71%	29%	NO	II SEM 2009	II SEM 2010	-	Corresponde a varios procesos de adquisiciones.
26	1.4.6	Estudios y Diseño para Construcción de Puentes (900 ml)	660.000	-	-	-	100%	-	II SEM 2009	II SEM 2010	-	Aplican las Políticas de Adquisiciones del Organismo Financiero JICA
27	1.5.1	Fiscalización de Obras de la Muestra (200 Km.)	820.000	SBCC	ex-ante	68%	32%	NO	II SEM 2009	I SEM 2012	-	Corresponde a varios procesos de adquisiciones.
28	1.5.2	Fiscalización de Obras Nuevas Grupo 1 (200 Km)	750.000	SBCC	ex-ante	70%	30%	NO	I SEM 2011	II SEM 2013	-	Corresponde a varios procesos de adquisiciones.
29	1.5.3	Fiscalización de Obras Nuevas Grupo 2 (200 Km.)	750.000	SBCC	ex-ante	70%	30%	NO	I SEM 2011	I SEM 2014	-	Corresponde a varios procesos de adquisiciones.
30	1.5.4	Fiscalización de Obras Nuevas Grupo 3 (150 Km.)	564.000	SBCC	ex-ante	62%	38%	NO	I SEM 2011	I SEM 2014	-	Corresponde a varios procesos de adquisiciones.
31	1.5.5	Fiscalización de Obras Nuevas Grupo 4 (400 Km.)	2.016.000	-	-	-	100%	-	II SEM 2011	II SEM 2014	-	Aplican las Políticas de Adquisiciones del Organismo Financiero JICA
32	1.5.6	Fiscalización de Obras de Construcción de Puentes (1.400 ml)	1.176.000	CCII	ex-ante	71%	29%	NO	II SEM 2010	II SEM 2014	-	Corresponde a varios procesos de adquisiciones.
33	1.5.7	Fiscalización de Obras de Construcción de Puentes (900 ml)	924.000	-	-	-	100%	-	II SEM 2010	II SEM 2014	-	Aplican las Políticas de Adquisiciones del Organismo Financiero JICA

Nº Ref.	Cod. POA	Categoría y Descripción del Contrato de Adquisiciones	Costo Estimado (US\$)	Método de Adqui-sición	Revi-sión	Fuente de Financia-miento		Pre-calif. SI/NO	Fechas Estimadas		Estatus	Comentarios
						BID	Otros		Publicación AEA	Terminación Contrato		
SERVICIOS DE CONSULTORIA												
34	3.1.1	Contratación de apoyo especializado para la ejecución del Programa	3.964.000	CCIN/CD	ex-ante	54%	46%	NO	I SEM 2010	II SEM 2014	-	Los profesionales actualmente contratados para apoyar la ejecución de la Fase I, podrán ser contratados en forma directa para la ejecución de la Fase II. En algunos casos, aplican las Políticas de Adquisiciones del Organismo Financiero JICA.
35	3.1.4.1	Manuales y Guías para la Gestión de Planificación Vial	30.000	CCIN	ex-ante	37%	63%	NO	I SEM 2010	II SEM 2010	-	
36	3.1.4.2	Actualización y Ampliación del Inventario Vial	500.000	SBCC	ex-ante	70%	30%	NO	I SEM 2010	II SEM 2011	-	
37	3.1.4.3	Actualización y adecuación de Precios Unitarios para Caminos Vecinales	30.000	CCII	ex-ante	100%		NO	I SEM 2010	I SEM 2011	-	
38	3.1.5	Capacitación y Asistencia Técnica para la DCV	100.000	CCIN	ex-ante	80%	20%	NO	I SEM 2010	II SEM 2014	-	Corresponde a varias procesos de contrataciones individuales.
39	3.2.1.1	Contratación de Equipo Técnico de Apoyo GV Alto Paraná	304.800	CCIN	ex-ante	100%	-	NO	I SEM 2010	II SEM 2014	-	
40	3.2.1.3	Capacitación GV, Goberna-ción, Asociación de Municipa-lidades de Alto Paraná, sobre gestión descentralizada de la red vial vecinal	100.000	CCIN	ex-ante	100%	-	NO	I SEM 2010	II SEM 2014	-	
41	3.2.2.1	Contratación de Equipo Técnico de Apoyo GV Itapúa	304.800	CCIN	ex-ante	100%	-	NO	I SEM 2010	II SEM 2014	-	Corresponde a varios procesos de adquisiciones.
42	3.2.2.3	Capacitación GV, Goberna-ción, Asociación de Municipa-lidades de Itapúa, sobre gestión descentralizada de la red vial vecinal	100.000	CCIN	ex-ante	100%	-	NO	I SEM 2010	II SEM 2014	-	
43	3.2.3.1	Contratación de Equipo Técnico de Apoyo GV otros Departamentos	1.524.000	CCIN	ex-ante	14%	86%	NO	II SEM 2010	II SEM 2014	-	Corresponde a varios procesos de adquisiciones. En algunos casos aplican las Políticas de Adquisiciones del Organismo Financiero JICA

Nº Ref.	Cod. POA	Categoría y Descripción del Contrato de Adquisiciones	Costo Estimado (US\$)	Método de Adqui- sición	Revi- sión	Fuente de Financia- miento		Pre- calif. SI/NO	Fechas Estimadas		Estatus	Comentarios
						BID	Otros		Publicación AEA	Terminación Contrato		
SERVICIOS DE CONSULTORIA												
44	3.2.3.3	Capacitación GVs, Goberna- ciones, Asociación de Municipa- lidades de Itapúa, sobre gestión descentralizada de la red vial vecinal	500.000	CCIN	ex-ante	100%		NO	II SEM 2010	II SEM 2014	-	Corresponde a varios procesos de adquisiciones.
45	3.3.1	Planes Viales Participativos Grupo 1 (4 Departamentos)	255.000	SBCC	ex-ante	100%		NO	II SEM 2009	II SEM 2010	-	
46	3.3.2	Planes Viales Participativos Grupo 2 (3 Departamentos)	170.000	SBCC	ex-ante	100%		NO	II SEM 2009	II SEM 2010	-	
47	3.3.3	Planes Viales Participativos Grupo 3 (3 Departamentos)	170.000	SBCC	ex-ante	100%		NO	II SEM 2009	II SEM 2010	-	
48	3.3.4	Planes Viales Participativos Grupo 4 (3 Departamentos)	255.000	-	-	-	100%	-	I SEM 2010	II SEM 2010	-	Aplican las Políticas de Adquisiciones del Organismo Financiero JICA
49	3.4.1	Contratación de Apoyo especializado para el fortalecimiento de la capacidad institucional de la DPV del MOPC	360.000	CCIN	ex-ante	90%	10%	NO	I SEM 2010	II SEM 2014	-	Corresponde a varios procesos de adquisiciones.
50	3.4.3	Capacitación, seminarios y asistencia técnica para la DPV	50.000	CCIN	ex-ante	90%	10%	NO	I SEM 2010	II SEM 2014	-	
51	3.4.4	Elaboración de Manuales de Procesos para la DPV	50.000	CCIN	ex-ante	90%	10%	NO	I SEM 2010	I SEM 2011	-	
52	3.4.5	Desarrollo de un Sistema Georreferenciado integral de la Red Vial Inventariada	100.000	SBCC	ex-ante	90%	10%	NO	I SEM 2010	II SEM 2011	-	
53	3.5.1	Contratación de Apoyo especializado para fortalecer la gestión socioambiental del MOPC	594.000	CCIN	ex-ante	80%	20%	NO	I SEM 2010	II SEM 2014	-	Corresponde a varios procesos de adquisiciones.
54	3.5.3.1	Entrenamiento y asistencia técnica a la UA y técnicos del MOPC en temas socio- ambientales	50.000	CCIN	ex-ante	90%	10%	NO	I SEM 2010	II SEM 2014	-	

Nº Ref.	Cod. POA	Categoría y Descripción del Contrato de Adquisiciones	Costo Estimado (US\$)	Método de Adqui- sición	Revi- sión	Fuente de Financia- miento		Pre- calif. SI/NO	Fechas Estimadas		Estatus	Comentarios
						BID	Otros		Publicación AEA	Terminación Contrato		
SERVICIOS DE CONSULTORIA												
55	3.5.3.2	Elaboración de sistema de información socioambiental georreferenciado y de seguimiento, monitoreo y control de la gestión ambiental y social de la UA	30.000	CCIN	ex-ante	90%	10%	NO	I SEM 2010	I SEM 2011	-	
56	3.5.3.3	Capacitación de consultores y contratistas en temas socioambientales	25.000	CCIN	ex-ante	90%	10%	NO	I SEM 2010	II SEM 2014	-	
57	3.5.3.4	Entrenamiento y asistencia técnica a las AM, GV, CMV y Monitores Viales sobre temas socioambientales	40.000	CCIN	ex-ante	90%	10%	NO	I SEM 2010	II SEM 2014	-	
58	3.5.3.5	Jornadas de Difusión y Concientización de Comunidades, Transportistas y Productores	10.000	CCIN	ex-ante	90%	10%	NO	I SEM 2010	II SEM 2014	-	
59	3.5.3.6	Fortalecimiento de la SEAM	60.000	CCIN	ex-ante	90%	10%	NO	I SEM 2010	II SEM 2014	-	Corresponde a varias procesos de contrataciones individuales.
60	3.5.3.7	Actualización de las ETAGs	25.000	CCIN	ex-ante	90%	10%	NO	I SEM 2010	II SEM 2010	-	
61	3.5.3.8	Elaboración del Plan de Control Ambiental (PCA) del tramo Paso Yobai - San Cristobal	25.000	CCIN	ex-ante	90%	10%	NO	I SEM 2010	II SEM 2010	-	
62	3.6.1	Contratación de Apoyo especializado para fortalecer el proceso de descentralización de caminos vecinales en la DCV	934.800	CCIN	Exante	43%	57%	NO	I SEM 2010	II SEM 2014	-	En algunos casos, aplican las Políticas de Adquisiciones del Organismo Financiero JICA
63	3.6.2	Contratación de Apoyo especializado para la promoción de las CMV	530.000	CCIN	ex-ante	90%	10%	NO	I SEM 2010	II SEM 2014	-	Corresponde a varios procesos de contrataciones individuales.
64	3.6.4	Elaboración de Estudio y Análisis Legal, Institucional y Financiero de Gobiernos Locales	155.000	CCIN	ex-ante	90%	10%	NO	I SEM 2010	II SEM 2014	-	Corresponde a varios procesos de contrataciones individuales.
65	3.6.5	Capacitación en temas de descentralización	40.000	CCIN	ex-ante	90%	10%	NO	I SEM 2010	II SEM 2014	-	Corresponde a varios procesos de contrataciones individuales.

Nº Ref.	Cod. POA	Categoría y Descripción del Contrato de Adquisiciones	Costo Estimado (US\$)	Método de Adqui- sición	Revi- sión	Fuente de Financia- miento		Pre- calif. SI/NO	Fechas Estimadas		Estatus	Comentarios
						BID	Otros		Publicación AEA	Terminación Contrato		
SERVICIOS DE CONSULTORIA												
66	4.	Monitoreo, Línea de Base, Evaluación Intermedia y Evaluación de Impacto	1.000.000	SBCC	ex-ante	70%	30%	NO	I SEM 2010	II SEM 2014	-	Corresponde a dos procesos de adquisiciones: uno por el BID y el otro por JICA. En este último caso, aplican las Políticas de Adquisiciones del Organismo Financiero JICA
67	5.	Auditoria externa del Programa	600.000	SBCC	ex-ante	50%	50%	NO	I SEM 2010	II SEM 2014	-	Corresponde a dos procesos de adquisiciones: uno por el BID y el otro por JICA. En este último caso, aplican las Políticas de Adquisiciones del Organismo Financiero JICA

Nº de Ref.	Cod. POA	Categoría y Descripción del Contrato de Adquisiciones	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición	Revisión	Fuente de Financiamiento		Pre-calif. SI/NO	Fechas Estimadas		Estatus	Comentarios
						BID	Otros		Publicación AEA	Terminación Contrato		
BIENES												
68	varios	Adquisición de Equipos Informáticos y de Medición para el Fortalecimiento de la DCV y otras unidades intervinientes	223.600	LPN	ex-ante	87%	13%	NO	I SEM 2010	I SEM 2010	-	Corresponden a apoyo logístico para el Fortalecimiento Institucional de la DCV y otras unidades intervinientes (Cod. POA 3.1.2, 3.2.1.2, 3.2.2.2, 3.4.2, 3.5.2, 3.6.3)
69	varios	Adquisición de Mobiliarios para el Fortalecimiento de la DCV y otras unidades intervinientes	27.000	CP	ex-ante	87%	13%	NO	I SEM 2010	I SEM 2010	-	Corresponden a apoyo logístico para el Fortalecimiento Institucional de la DCV y otras unidades intervinientes (Cod. POA 3.1.2, 3.2.1.2, 3.2.2.2, 3.4.2, 3.5.2, 3.6.3)
70	varios	Adquisición de Vehículos para el Fortalecimiento de la DCV y otras unidades intervinientes	275.000	LPI	ex-ante	87%	13%	NO	I SEM 2010	I SEM 2010	-	Corresponden a apoyo logístico para el Fortalecimiento Institucional de la DCV y otras unidades intervinientes (Cod. POA 3.1.2, 3.2.1.2, 3.2.2.2, 3.4.2, 3.5.2, 3.6.3)
71	varios	Adquisición de Equipos Informáticos y de Medición para el Fortalecimiento de las GVs de otros Departamentos	97.000	LPN	ex-ante	100%		NO	I SEM 2011	I SEM 2011	-	Corresponden a apoyo logístico para el Fortalecimiento Institucional de las GVs de otros Departamentos (Cod. POA 3.2.3.2).
72	varios	Adquisición de Mobiliarios para el Fortalecimiento de las GVs de otros Departamentos	6.000	CP	ex-ante	100%		NO	I SEM 2011	I SEM 2011	-	Corresponden a apoyo logístico para el Fortalecimiento Institucional de las GVs de otros Departamentos (Cod. POA 3.2.3.2).
73	varios	Adquisición de Vehículos para el Fortalecimiento de las GVs de otros Departamentos	175.000	LPN	ex-ante	100%		NO	I SEM 2011	I SEM 2011	-	Corresponden a apoyo logístico para el Fortalecimiento Institucional de las GVs de otros Departamentos (Cod. POA 3.2.3.2).

Bienes y Obras: LPI: Licitación Pública Internacional; LIL: Licitación Internacional Limitada; LPN: Licitación Pública Nacional; CP: Comparación de Precios; CD: Contratación Directa; AD: Administración Directa; CAE: Contrataciones a través de Agencias Especializadas; AC: Agencias de Contrataciones; AI: Agencias de Inspección; CPIF: Contrataciones en Préstamos a Intermediarios Financieros; CPO/COT/CPOT: Construcción-propiedad-operación/ Construcción-operación- transferencia/ Construcción-propiedad-operación-transferencia (del inglés BOO/BOT/BOOT); CBD: Contratación Basada en Desempeño; CPGB: Contrataciones con Prestamos Garantizados por el Banco; PSC: Participación de la Comunidad en las Contrataciones.

Firmas Consultoras: SBCC: Selección Basada en la Calidad y el Costo; SBC: Selección Basada en la Calidad; SBPF: Selección Basada en Presupuesto Fijo; SBMC: Selección Basada en el Menor Costo; SCC: Selección Basada en las Calificaciones de los Consultores; SD: Selección Directa.

Consultores Individuales: CCIN: Selección basada en la Comparación de Calificaciones; Consultor Individual Nacional; CCII: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Internacional.