

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
NO AUTORIZADO PARA USO PUBLICO

PARAGUAY

APOYO AL PROGRAMA NACIONAL DE CAMINOS RURALES 2da ETAPA – FASE II (PR-L1019)

PR-T1088

PLAN DE OPERACIONES

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Vera Lucia Vicentini (INE/TSP), Jefe de Equipo; Luis Uechi, Natalia Sanz, Nicolas Dei Castelli y Caterina Vecco (INE/TSP); Juan Manuel Leño (TSP/CPR) y Kevin McTigue (LEG/SGO).

ÍNDICE

I.	RESUMEN EJECUTIVO	1
II.	ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN	2
III.	DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA	5
IV.	COSTO Y FINANCIAMIENTO	8
V.	EJECUCIÓN Y SUPERVISIÓN	8
VI.	BENEFICIOS Y RIESGOS	10
VII.	ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL	10

ANEXOS

ANEXO I Presupuesto Detallado

ANEXO II Plan de Adquisiciones

REFERENCIAS ELECTRÓNICAS

Datos socioeconómicos básicos

http://www.iadb.org/countries/strategy.cfm?id_country=PR&lang=es

Borrador términos de referencia

<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35061014>

Carta de Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay (de fecha 27 enero, 2010)

<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35061023>

SIGLAS Y ABREVIATURAS

ALC	América Latina y el Caribe
BANCO/BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CSC/CPR	Representación del Banco en Paraguay
CT	Cooperación Técnica
DCV	Dirección de Caminos Vecinales
DV	Dirección de Vialidad
ESR	<i>Environmental and Social Impact Review</i>
DGEEC	Dirección General de Estadísticas, Encuestas y Censos
GDP	Gobierno de Paraguay
GL	Gobiernos Locales
JICA	<i>Japan International Cooperation Agency</i>
JSF	Fondo Especial del Japón
IFPRI	<i>International Food Policy Research Institute</i>
INE/TSP	Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente, División Transporte
MOPC	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
OFID	Fondo de la OPEP para el Desarrollo Internacional
ONG	Organización No Gubernamental
OPEP	Organización de Países Exportadores de Petróleo
PIB	Producto Interno Bruto
PNCR	Programa Nacional de Caminos Rurales
PNT	Plan Nacional de Transporte
UA	Unidad Ambiental
UCV	Unidad de Caminos Vecinales
URB	Unidad de Responsabilidad Básica

PLAN DE OPERACIONES

PARAGUAY

APOYO AL PROGRAMA NACIONAL DE CAMINOS RURALES

2da ETAPA – FASE II (PR-L1019)

PR-T1088

I. RESUMEN EJECUTIVO

Beneficiario:	República del Paraguay		
Organismo Ejecutor:	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)		
Financiamiento:	Fondo Especial del Japón - JSF		
	(no reembolsable):	US\$	480,000
	Local:	US\$	<u>120,000</u>
	Total:	US\$	600,000
Objetivos:	Proveer asistencia técnica al MOPC para desarrollar el marco técnico, socioambiental e institucional-legal, así como los instrumentos que resultan necesarios para implementar y mejorar una planificación y gestión participativa de los caminos rurales a ser ejecutados con el Programa Nacional de Caminos Rurales (PNCR) Segunda Etapa-Fase II, impactando sobre la elevación del nivel de vida de la población rural en sus respectivas áreas de influencia.		
Plazos:	Ejecución: 12 meses	Desembolso: 16 meses	
Condiciones contractuales especiales:	Será condición previa al primer desembolso de esta CT la designación por parte del MOPC/UCV del Coordinador del Proyecto, la cual debe contar con la no objeción del Banco.		
Excepciones a las políticas del Banco:	Ninguna		
Adquisiciones de bienes y servicios:	La contratación de consultores se llevará a cabo de conformidad con las políticas del Banco sobre la materia, de conformidad con el Documento GN-2350-7 de julio de 2006 y actualizaciones.		
Revisión social y ambiental:	El ESR revisó el Plan de Operaciones (ESR 36-09, 11 de septiembre de 2009). Debido a la naturaleza y objetivos de la cooperación técnica y sus impactos y riesgos ambientales y socio-culturales, el ESR confirmó la clasificación de esta operación en Categoría “C” (¶7.1).		
Beneficios:	Los beneficiarios finales del Programa serán: (i) el Gobierno nacional de la República del Paraguay con el fortalecimiento de su programa de caminos rurales; (ii) los Gobiernos municipales que contarán con mejores herramientas y mecanismos de para la planificación vial participativa de la infraestructura rural; y (iii) las comunidades rurales, que contarán con una mejor infraestructura vial y mayores oportunidades de empleo estable.		

II. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

- 2.1 **Marco socioeconómico.** Paraguay tiene una superficie de 406.752 km² y una estructura económica sustentada básicamente en los sectores agropecuarios y agroindustrial¹. Desde una perspectiva comparada, la importancia de la pobreza en Paraguay no puede ser subestimada. Con una población de aproximadamente 6,2 millones de habitantes, es uno de los países con menor ingreso per cápita de la región. En consonancia con el bajo nivel del PIB per cápita, Paraguay es también uno de los países con mayor nivel de pobreza en América Latina y el Caribe (ALC) medido en términos del porcentaje de personas pobres e indigentes, sólo superado por Honduras y Nicaragua.
- 2.2 Mientras que ALC puede considerarse como una región urbanizada, con tres de cada cuatro habitantes viviendo en zonas urbanas, Paraguay es uno de los pocos países de la región donde un porcentaje significativo de la población (42%) todavía vive en zonas rurales. La característica rural del Paraguay influye en que sean estas zonas las que alberguen el 41 % de la población pobre y 53% de la población en extrema pobreza del país². Además de la incidencia, la brecha y la severidad de la pobreza son superiores en la zona rural indicando que los pobres rurales son más pobres que los urbanos, y también que la desigualdad entre pobres rurales es más alta. En términos de calidad de vida, las familias rurales tienen también niveles por debajo de los alcanzados por las familias urbanas.
- 2.3 **El sector.** La mayor parte de los caminos vecinales se encuentra en la Región Oriental del país, donde se concentra el 97% de la población, y una proporción similar de la actividad productiva. Alrededor del 80% de los caminos rurales inventariados son trochas de tierra con ancho promedio de 4,5 m. La mayoría de estos caminos han sido construidos en forma muy precaria, sin diseño previo, empleando suelos del lugar y sin sistemas de drenaje por lo que carecen de transitabilidad permanente. Esto incide directamente 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. Cabe notar que se estima que alrededor de la mitad del tráfico de cargas que circula por las rutas troncales se origina en áreas a ser servidas por esta infraestructura.
- 2.4 **Pobreza rural y accesibilidad.** 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.

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 Resultados de la Encuesta Permanente de Hogares 2007 (EPH 2007), ejecutada entre los meses de octubre y diciembre del 2007. Dirección General de Estadísticas, Encuestas y Censos (DGEEC).

- 2.5 La inversión en caminos rurales está motivada tanto en términos de eficiencia como de equidad. Desde el punto de vista de la eficiencia, con la rehabilitación de caminos rurales se esperan mejoras para reducir los altos costos de transacción y enfrentamientos de los hogares rurales y las empresas, lo que induce un uso más eficiente de los recursos. Desde el punto de vista de la equidad, dada la alta incidencia de la pobreza en las zonas rurales, con la inversión en caminos rurales se espera elevar los ingresos de los hogares rurales, que son en su mayoría pobres, y proporcionar un mejor acceso a los servicios. Investigaciones realizadas por el Instituto de Investigación sobre Política Alimenticia (*International Food Policy Research Institute*, IFPRI) en Asia y África, muestran que las inversiones en vialidad rural tienen impactos muy favorables en la reducción de la pobreza, siendo comparables a los impactos que se obtienen a través de investigación y desarrollo agrícolas y de educación rural. Esto demuestra que la accesibilidad física rural desempeña un rol de la mayor importancia en la mejora de las condiciones de vida de los pobres rurales, a la vez que brinda una plataforma económica viable para el desarrollo sostenible.
- 2.6 Este es también el caso en ALC. Experiencias bien documentadas muestran la relación positiva entre las mejoras en la infraestructura económica y más y mejores oportunidades económicas; cuando se analiza el impacto de las diversas infraestructuras, se observa que aquéllas en transporte rural se encuentran entre las más eficientes. La amplia experiencia del Banco en la región apoya estos resultados; por ejemplo, el Programa de Caminos Rurales en Perú muestra que la inversión en infraestructura rural de transporte tiene un impacto inmediato en la población pobre rural.
- 2.7 Por otra parte, a través de la implementación del PNCR Segunda Etapa-Fase I se están consolidando en las zonas rurales de la Región Oriental del Paraguay intervenidas por el Programa, tanto el desarrollo de la infraestructura vial como la mayor participación e involucramiento activo en las actividades de gestión vial rural por parte de los representantes de los gobiernos locales, sectores productivos y beneficiarios, sentándose las bases para la implantación de un sistema sostenible que asegure una condición satisfactoria de la red vial y continúe impulsando la modernización del sector agrícola, lo que resulta básico en el contexto de la lucha contra la extrema pobreza rural y el desarrollo de los sectores sociales.
- 2.8 Por todas estas razones, el PNCR 2^{da} Etapa-Fase II (PR-L1019), tiene alta prioridad en la vida social, así como en términos económicos y políticos, como lo demuestra el compromiso del Gobierno de Paraguay con un incremento sustancial de los recursos asignados al subsector y su decisión de continuar con la segunda fase del préstamo con el Banco. La Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA) y el Fondo de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) para el Desarrollo Internacional (OFID) asignaron recursos para el programa.

- 2.9 **La estrategia del país en el sector.** Los caminos rurales son de principal importancia para el Gobierno de Paraguay (GDP). El PNCR Segunda Etapa-Fase II³ es prioritario tanto en términos sociales, como económicos y políticos, demostrado por el sustancial incremento en los recursos destinados a la gestión de la infraestructura de transporte y su decisión de continuar con la segunda fase de un préstamo con el Banco (PR-L1019), recientemente aprobado por el Directorio. Las actividades a ser financiadas por esta cooperación técnica (CT) son esenciales para apoyar al desarrollo del PNCR Segunda Etapa-Fase II y contribuir a una mejora en la calidad de la planificación y gestión vial, adaptada a las particulares condiciones de la población rural altamente afectada por la pobreza, con el consecuente impacto positivo en sus condiciones de vida.
- 2.10 **Estructura institucional y gestión del sector 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).
- 2.11 **Participación del Banco.** La estrategia del Banco en el sector 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 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 imple-

³ El PNCR Segunda Etapa-Fase II continuará atendiendo las obras de mejoramiento y las actividades de mantenimiento de caminos vecinales en zonas consideradas prioritarias por su potencial productivo, principalmente agrícola, en la República del Paraguay, donde se concentran la población y las actividades económicas. El Programa abarca una red prioritaria de caminos vecinales de aproximadamente 6.000 Km., de los cuales unos 1.900 Km. son caminos vecinales principales (alrededor de 730 Km. fueron mejorados durante la Fase I y están previstos mejorarse aprox. 1.150 Km. en la Fase II, al cabo de la cual la totalidad de estos caminos estarán dotados de un estándar que asegure condiciones de transitabilidad aceptables durante todo el año, seguridad vial adecuada y medidas de mitigación ambiental), y 4.100 Km. son caminos secundarios, alimentadores de los caminos principales, a ser mantenidos en su mayoría con un estándar de tiempo seco.

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.

mentación 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. La estrategia propuesta supone además la continuación de los esfuerzos orientados a la implantación de un sistema de mantenimiento sostenible, que asegure una condición satisfactoria de la red vial.

- 2.12 **Estrategia del Banco en el país.** La estrategia del Banco con Paraguay para el período 2009-2013 propone concentrar la acción del Banco en las siguientes áreas prioritarias: (i) Construir la infraestructura necesaria para sobreponerse a la mediterraneidad y la baja cobertura y calidad de los servicios básicos; (ii) Reducir la pobreza y mejorar la calidad de vida de la población de menores ingresos mediante la expansión de la red de protección y la atención de las demandas relacionadas en salud y educación; y (iii) Fortalecer los sectores Institucional, Financiero y de Desarrollo Municipal y Urbano. El PNCR Segunda Etapa-Fase II y, por ende, esta CT, serán una parte integral de esta estrategia debido a que: (i) contribuirá a mejorar la accesibilidad física de las zonas rurales del país, facilitando el acceso a los centros de consumo y de exportación, de generación de empleos y de atención de servicios sociales, mediante el desarrollo de un marco de gestión técnico, institucional y financiero de la vialidad rural, contribuyendo de este modo a la competitividad y crecimiento de la economía; (ii) promoverá la integración regional de áreas aisladas del departamento donde, gracias a la naturaleza de las inversiones, la población rural pobre será quien más se beneficie; y (iii) apoyará los esfuerzos de descentralización y gobernabilidad al promover la equidad social en zonas donde la extrema pobreza y exclusión social es prevalente.
- 2.13 **La estrategia del Programa.** Las actividades a ser financiados por esta cooperación técnica (CT) son esenciales para apoyar el desarrollo del PNCR 2^{da} Etapa-Fase II (PR-L1019), y también para contribuir a la mejora de la calidad de la planificación de carreteras y de gestión, adaptándose a las condiciones específicas de la población rural muy afectada por la pobreza, con los efectos positivos resultantes en su bienestar.

III. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

- 3.1 **Objetivo del Programa.** Proveer asistencia técnica al MOPC para desarrollar el marco técnico, socioambiental e institucional-legal, así como los instrumentos que resultan necesarios para implementar y mejorar una planificación y gestión participativa de los caminos rurales a ser ejecutados con el PNCR Segunda Etapa-Fase II, impactando sobre la elevación del nivel de vida de la población rural en sus respectivas áreas de influencia. La infraestructura a ejecutarse mediante el Programa sirve a una población altamente dispersa, entre quienes se cuentan aquellos pobladores de menores ingresos del país.
- 3.2 El modelo de planificación y gestión vial que se prevé impulsar con la presente CT será el resultado de procesos participativos de selección y jerarquización regidos por los siguientes principios: (i) difusión de información y consultas vinculantes y no vinculantes para la elección de los caminos, el financiamiento y la ejecu-

ción de las obras; (ii) instancias de participación abiertas al público a nivel nacional y local, incluyendo a instituciones públicas, organizaciones de la sociedad civil y del sector privado; (iii) procesos participativos basados en datos objetivos y conocimientos técnicos, que se ponen a disposición en un lenguaje comprensible y accesible para los diferentes grupos de interés, y (iv) se busque lograr la transparencia y el desarrollo de mecanismos anticorrupción. Asimismo, los diseños técnicos de tales proyectos deben ser realizados incorporando tecnologías intensivas en mano de obra local, de modo que se generen condiciones para la ejecución y el mantenimiento de las mismas que signifiquen oportunidades reales de trabajo para la población de la zona. Asimismo, se diseñarán programas de capacitación de la población local en la reparación y mantenimiento de caminos, así como en el mantenimiento de equipos y maquinaria vial que posibilite la formación de ONGs o pequeñas empresas locales, capaces de ser responsables por la ejecución y/o dirección y supervisión de las obras, y la participación de representantes de la comunidad en comités de gestión vial.

3.3 **Componentes.** La CT financiará el desarrollo de las metodologías, los instrumentos y los procedimientos para poner en práctica la planificación y el modelo de gestión para los caminos rurales que requieren, para su aplicación, la participación activa de diversos sectores: MOPC, los gobiernos locales, las comunidades beneficiarias y las pequeñas empresas locales o microempresas. La segunda fase PNCR-Fase II, al mismo tiempo, financiará la ejecución de las obras de rehabilitación y actividades de mantenimiento rutinario de carreteras, de conformidad con el marco que se establecerá como resultado de esta CT. Los principales componentes de esta CT son:

3.4 **Componente I. Marco para la planificación y gestión participativa de caminos rurales.** Este componente proveerá asistencia técnica para:

- a. Preparación de dos (2) planes viales participativos departamentales regido por los siguientes principios: (i) difusión de información y convocatoria a instancias de participación abiertas al público a nivel nacional y local, incluyendo a instituciones públicas, comunidades locales, organizaciones de la sociedad civil y del sector privado; (ii) procesos participativos basados en datos objetivos y conocimientos técnicos, que se ponen a disposición en un lenguaje comprensible y accesible para los diferentes grupos de interés, y (iii) mecanismos de transparencia. Como resultado del proceso de planificación, tales departamentos priorizarán los caminos rurales a ser intervenidos en el marco del PNCR Segunda Etapa-Fase II (PR-L1019).

3.5 **Componente II. Apoyo a la formación y consolidación de microempresas.** Este componente proveerá asistencia técnica para:

- a. Análisis de los mecanismos de participación, a fin de fortalecer los gobiernos locales y comunidades para apoyar las obras del proyecto piloto a través de su participación directa en el mantenimiento de caminos rurales;

- b. Elaboración de directrices sociales y jurídicas, y de manuales para facilitar la participación directa de las comunidades locales en las microempresas de mantenimiento de caminos rurales. Estas microempresas serán financiados por el PNCR 2^{da} Etapa-Fase II, proporcionando así oportunidades de empleo estable en las zonas rurales más pobres del país;
- c. Elaboración de directrices y especificaciones técnicas para el diseño del mantenimiento rutinario de caminos terciarios que incorporará las tecnologías intensivas en mano de obra local, incluyendo puentes y obras de arte;
- d. Preparación de programas de capacitación para la población local en las actividades de mantenimiento rutinario de carreteras rurales, de acuerdo con las directrices contempladas en los puntos b y c;
- e. Creación y capacitación de al menos tres (3) microempresas dedicadas al mantenimiento rutinario de caminos.

3.6 **Componente III. Manuales y capacitación en construcción de pavimentos de adoquines para calles periurbanas.**

- a. Desarrollo de lineamientos sociales, técnicos y financieros para facilitar la participación de las comunidades rurales locales en actividades intensivas en mano de obra para la pavimentación con adoquines de calles periurbanas, que será financiada por PNCR Segunda Etapa-Fase II.
- b. Preparación del programa de capacitación para las comunidades anteriormente mencionadas, para facilitar la puesta en marcha de actividades en calles periurbanas de las zonas rurales cubiertas por el proyecto.

3.7 **Componente IV. Diseño técnico de puentes.** Este componente incluye la financiación de los estudios técnicos, socio-económicos y ambientales, así como el diseño técnico que incorpora las tecnologías intensivas en mano de obra local, necesarios para realizar las obras de construcción en los pequeños puentes en el marco del PNCR 2^{da} Etapa-Fase II. Se espera que el mantenimiento del puente será proporcionado a través de microempresas integradas por campesinos locales, brindando así oportunidades de empleo estable.

3.8 **Componente V. Supervisión de los estudios técnicos y financieros y Auditoría.** Comprenderá: (i) el seguimiento y supervisión técnica de la ejecución de los estudios técnicos, económicos, financieros, institucionales, ambientales y sociales a contratarse con los recursos de la CT, conforme descrito en los ítems 3.4 a 3.7 del presente documento; y (ii) la auditoría financiera de aplicación de los recursos al final del período de ejecución de la CT.

IV. COSTO Y FINANCIAMIENTO

- 4.1 **Presupuesto.** El costo estimado de esta CT asciende a US\$600.000, de los cuales US\$480.000 serán provistos por el Fondo Especial del Japón (JSF), con carácter no reembolsable, mientras que los restantes US\$120.000 provendrán del MOPC, los cuales serán provistos en especie (espacio de oficina, servicios logísticos, asistencia técnica, transporte, telecomunicaciones, etc.). El plazo estimado de ejecución es de 12 meses.

CUADRO DE COSTO Y FINANCIAMIENTO (US\$)

Descripción	JSF	Local	TOTAL
Componente I: Marco para la planificación y gestión participativa de caminos rurales	120.000	40.000	160.000
Componente II: Apoyo a la formación y consolidación de microempresas	150.000	35.000	185.000
Componente III: Manuales y capacitación en construcción de pavimentos de adoquines para calles periurbanas	35.000	15.000	50.000
Componente IV: Diseño técnico de puentes	150.000	30.000	180.000
Componente V. Supervisión técnica y ambiental, y Auditoría	25.000		25.000
TOTAL	480.000	120.000	600.000
Porcentaje (%)	80%	20%	100%

- 4.2 **Sostenibilidad.** El PNCR Segunda Etapa-Fase II es prioritario para el GDP tanto en términos sociales, como económicos y políticos, demostrado por el sustancial incremento en los recursos destinados a la gestión de la infraestructura de transporte y su decisión de continuar con la segunda fase de un préstamo con el Banco (PR-L1019), recientemente aprobado por el Directorio. Las actividades a ser financiadas por esta CT son esenciales para apoyar al desarrollo del PNCR Segunda Etapa-Fase II y contribuir a una mejora en la calidad de la planificación y gestión vial, adaptada a las particulares condiciones de la población rural altamente afectada por la pobreza, con el consecuente impacto positivo en sus condiciones de vida.

V. EJECUCIÓN Y SUPERVISIÓN

- 5.1 **Organismo ejecutor.** El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones – MOPC será el organismo ejecutor de la CT y como tal, estará encargado de la contratación de las firmas consultoras y de su seguimiento administrativo y técnico. El MOPC, a través de la Unidad de Caminos Vecinales – UCV y en coordinación con el equipo de proyecto, llevará a cabo la administración de la CT, siendo responsable de los registros contables y financieros de la CT y teniendo la responsabilidad última del archivo de la documentación de las transacciones efectuadas
- 5.2 **Será condición previa al primer desembolso de esta CT la designación por parte del MOPC/UCV del Coordinador del Proyecto, la cual debe contar con la no objeción del Banco.**

- 5.3 Dada la naturaleza de las actividades previstas, la mayoría de los contratos que se financiarán con fondos JSF serán consultores individuales o firmas consultoras pequeñas, la mayoría de los cuales son locales. Los estudios a ser contratados por esta CT serán definidos durante las misiones tanto de preparación como de administración del préstamo, para asegurar la inmediata ejecución de esta CT.
- 5.4 **Mecanismo de ejecución y supervisión.** El MOPC será el responsable por la contratación de los servicios de consultoría de conformidad con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (Documento GN-2350-7). El MOPC estará encargado de: (i) la publicación de la solicitud de expresiones de interés, (ii) la elaboración de listas cortas, (iii) el pedido de propuestas, (iv) la evaluación y selección de la firma consultora conforme lo establecido en la Solicitud de Propuestas, previa no objeción del Banco.
- 5.5 El MOPC/UCV será responsable de: (i) elaborar TdR y evaluar propuestas técnicas; (ii) supervisar estudios y proveer insumos; (iii) brindar apoyo técnico a través de compilaciones de datos e informaciones, y otras actividades de actualización e implementación para facilitar el normal curso de la ejecución de la CT; y (iv) analizar los estudios y productos contratados, asegurando que atiendan los requisitos económicos, técnicos y tecnológicos. El MOPC/UCV deberá presentar al Banco informes de avance semestrales, indicando los avances logrados en cada uno de los componentes y en el desempeño global de la CT.
- 5.6 Para los desembolsos, el MOPC contará con un fondo rotatorio por hasta el equivalente al veinte por ciento (20%) de la contribución. El MOPC controlará el uso, preparará las solicitudes de desembolso y presentará al Banco los informes semestrales de situación del fondo rotatorio. Alternativamente, y a solicitud del ejecutor, el Banco podrá efectuar pagos de manera directa a las firmas consultoras que ejecuten las labores.
- 5.7 El Banco, a través de la División de Transporte del Banco (INE/TSP) apoyará la supervisión de la ejecución de los estudios. El Banco será responsable por la contratación, con recursos de esta CT, de los consultores individuales que se encargarán del seguimiento y supervisión técnica de la ejecución de los estudios técnicos, económicos, financieros, institucionales, ambientales y sociales a contratarse con los recursos de la CT, conforme descrito en ítem 3.8 del presente documento.
- 5.8 **Período de ejecución y estado de preparación.** El período de ejecución será de 12 (doce) meses y los desembolsos se realizarán en un período de 16 (dieciséis) meses. El proyecto se encuentra listo para ser implementado. En el mes de junio de 2009, el perfil de la presente CT fue declarado elegible por el Fondo Especial del Japón (JSF).
- 5.9 **Adquisición de bienes y servicios.** La adquisición de bienes y servicios y la contratación de los servicios de consultoría necesarios para la ejecución de la CT se realizarán de acuerdo con los procedimientos y políticas del Banco (Documentos GN-2349-7 y GN-2350-7).

VI. BENEFICIOS Y RIESGOS

- 6.1 **Beneficios del programa e impacto en el desarrollo.** Las actividades financiadas por esta CT facilitarán el desarrollo del PNCR 2^{da} Etapa-Fase II (PR-L1019), a través de la mejora de la capacidad técnica, institucional y financiera en planificación de carreteras y gestión. El desarrollo e implementación del marco técnico, socioambiental e institucional-legal para la planificación y gestión participativa de los caminos rurales a ser ejecutados con el PNCR Segunda Etapa-Fase II permitirá adaptar el Programa a las necesidades específicas de las zonas rurales e impactará positivamente en el nivel de vida de la población. Asimismo, la incorporación de diseños con tecnologías intensivas en mano de obra local, y el diseño de programas de capacitación y herramientas orientados a incrementar la participación local en el mantenimiento, promoverá la creación de oportunidades de empleo permanentes para la población de la zona, contribuyendo a la reducción de la pobreza rural.
- 6.2 **Beneficiarios directos.** Los beneficiarios finales del Programa serán: (i) el Gobierno nacional de la República del Paraguay con el fortalecimiento de su programa de caminos rurales; (ii) los Gobiernos municipales que contarán con mejores herramientas y mecanismos de para la planificación vial participativa de la infraestructura rural; y (iii) las comunidades rurales, que contarán con una mejor infraestructura vial y mayores oportunidades de empleo permanente.
- 6.3 **Riesgos.** El riesgo principal consiste en la posibilidad de que los estudios, iniciativas y el apoyo técnico financiado con los recursos de la presente CT no cuenten con el apoyo institucional y político adecuado para su buen desarrollo e implementación, y que los resultados y beneficios esperados no se materialicen de forma efectiva. Sin embargo no se anticipan mayores problemas, dada la alta visibilidad del sector y la prioridad que el PNCR Segunda Etapa-Fase II tiene para el Gobierno del Paraguay. Asimismo, existe la posibilidad que el número de microempresas a ser creadas para atender a las demandas del PNCR-2 sea inferior a la necesidad de creación de empleos en la zona rural, resultando en presiones para cambios frecuentes en las microempresas a ser contratadas y/o que las mismas tengan un número de asociados superior a aquel técnicamente requerido para la ejecución de las actividades de mantenimiento. La experiencia del Banco en los otros países posibilitará desarrollar criterios y procedimientos para selección, capacitación y contratación de microempresas que minimicen este riesgo.

VII. ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

- 7.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la elaboración de estudios y actividades de capacitación y gestión comunitaria de planificación vial. Sin embargo, dichos estudios tomarán en consideración los beneficios previstos y los posibles impactos negativos asociados con la ejecución de las obras específicas y operación del Proyecto, lo que permitirá la oportuna formulación y dimensionamiento de las medidas mitigadoras requeridas. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-

703), la naturaleza y objetivos de la CT y sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales, el ESR revisó el Plan de Operaciones (ESR 36-09, 11 de setiembre de 2009) y, debido a la naturaleza y objetivos de la cooperación técnica y sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales, confirmó la clasificación de esta operación en Categoría "C".

- 7.2 Esta CT ha sido diseñada para contribuir al mejoramiento del sistema de manejo social y ambiental del PNCR 2^{da} Etapa-Fase II (PR-L1019). Por lo tanto, se espera que la CT tendrá un impacto positivo en la participación de comunidades locales en la planeación y ejecución de los trabajos de rehabilitación y mantenimiento financiados por el Programa. Para asegurar que los productos de la CT cumplan con los lineamientos socioambientales establecidos por el Programa, la CT contará con servicios de supervisión técnica y ambiental. No se anticipan impactos negativos directos ya que la CT solamente financiará el desarrollo de estudios.

VIII. CERTIFICACIÓN

- 8.1 Por la presente certifico que esta cooperación técnica fue aprobada para financiamiento por el Fondo Especial del Japón (JSF) en fecha 29 de junio de 2009, de conformidad con la comunicación suscrita por Rintaro Tamaki, Director General de la Oficina Internacional del Ministerio de Finanzas de Japón. Igualmente, certifico que existen recursos disponibles en el Fondo Especial del Japón (JSF), hasta la suma de US\$480.000, para financiar las actividades descritas y presupuestadas en este documento. La reserva de recursos representada por esta certificación es válida por un período de cuatro (4) meses calendario contados a partir de la fecha de firma de esta certificación. Si el proyecto no fuese aprobado por el Banco dentro de ese plazo, los fondos reservados se considerarán liberados de compromiso, requiriéndose la firma de una nueva certificación para que se renueve la reserva anterior. El compromiso y desembolso de los recursos correspondientes a esta certificación sólo debe ser efectuado por el Banco en dólares americanos. Esta misma moneda será utilizada para estipular la remuneración y pagos a consultores, a excepción de los pagos a consultores locales que trabajen en su propio país, quienes recibirán su remuneración y pagos contratados en la moneda de ese país. No se podrá destinar ningún recurso del Fondo para cubrir sumas superiores al monto certificado para la implementación de este Plan de Operaciones. Montos superiores al certificado pueden originarse de compromisos estipulados en contratos que sean denominados en una moneda diferente a la moneda del Fondo, lo cual puede resultar en diferencias cambiarias de conversión de monedas sobre las cuales el Fondo no asume riesgo alguno.

2/24/10

H. Siga

Peter Jollis pr

Marguerite S. Berger


Jefe

24 Feb 10

Fecha

Unidad de Gestión de Donaciones y Cofinanciamiento
VPC/GCM

IX. APROBACIÓN



Agustín Aguerre, a.i.
Gerente

Departamento de Infraestructura y
Medio Ambiente (INE/INE)

Fecha **FEB 24 2010**

PARAGUAY
APOYO AL PROGRAMA NACIONAL DE CAMINOS RURALES
SEGUNDA ETAPA-FASE II (PR-L1019)
PR-T1088

Presupuesto Detallado (US\$)

Tipo de Gasto	Cantidad		Costo Unitario (US\$)	JSF (US\$)	Contraparte Local (US\$)	TOTAL (US\$)
	Nº Meses	Nº Consultores				
1. Marco para la planificación y gestión participativa de caminos rurales (Consultores Individuales)						
Honorarios	2 meses	8	6.500/mes	104.000	--	104.000
Viajes y otros			Global	16.000		16.000
Logística			Global	--	40.000	40.000
Sub-Total:				120.000	40.000	160.000
2. Apoyo a la formación y consolidación de microempresas (Consultores Individuales)						
Honorarios	5 meses	4	6.500/mes	130.000	--	130.000
Viajes y otros			Global	20.000	--	20.000
Logística			Global		35.000	35.000
Sub-Total:				150.000	35.000	185.000
3. Manuales y capacitación en construcción de pavimentos de adoquines para calles periurbanas (Consultores Individuales)						
Honorarios	2 meses	2	6.500/mes	26.000		26.000
Viajes y otros			Global	9.000		9.000
Logística			Global		15.000	15.000
Sub-Total:				35.000	15.000	50.000
4. Diseño técnico de puentes (Consultor Individual)						
Honorarios	4 meses	4	8.500 mes	136.000	--	136.000
Viajes y otros			Global	14.000	--	14.000
Logística			Global		30.000	30.000
Sub-Total:				150.000	30.000	180.000
Supervisión técnica y ambiental (Consultor Individual)						
Honorarios	3 meses	1	6.500 mes	20.500	--	20.500
Viajes y otros			Global	4.500	--	4.500
Sub-Total:				25000		25.000
TOTAL GENERAL				480.000	120.000	600.000

PARAGUAY
APOYO AL PROGRAMA NACIONAL DE CAMINOS RURALES
SEGUNDA ETAPA-FASE II (PR-L1019)
PR-T1088

Plan de Adquisiciones

País	Paraguay
Ejecutor	El Banco / BID
Proyecto y numero	Apoyo al Programa Nacional de Caminos Rurales Segunda Etapa - Fase II (PR-L1019) – PR-T1088
Breve descripción de los objetivos y componentes del Proyecto	<p>Proveer asistencia técnica al MOPC para desarrollar el marco técnico, socioambiental e institucional-legal, así como los instrumentos que resultan necesarios para implementar y mejorar una planificación y gestión participativa de los caminos rurales a ser ejecutados con el Programa Nacional de Caminos Rurales (PNCR) Segunda Etapa-Fase II, impactando sobre la elevación del nivel de vida de la población rural en sus respectivas áreas de influencia. Las actividades a financiar con recursos de la CT consisten en: (i) Marco para la planificación y gestión participativa de caminos rurales; (ii) Apoyo a la formación y consolidación de microempresas; (iii) Manuales y capacitación en construcción de pavimentos de adoquines para calles periurbanas; y (iv) Diseño técnico de puentes.</p>
Fecha estima de aprobación del Proyecto	Febrero de 2010
Fecha de firma de la Carta Convenio	Julio de 2010
Fecha estimada para el último desembolso	16 meses luego de la fecha de aprobación.
Dirección de la Oficina Ejecutora Responsable del Plan de Operaciones	División de Transportes, INE/TSP

Nº de Ref.	Descripción del Contrato y Costo Estimado de la Adquisición	Método de Adquisición	Revisión (ex ante ó ex post)	Precalificación (Sí/No)	Fechas Estimadas		Estatus	Comentarios
					Publicación AEA	Terminación Contrato		
Servicio de Consultoría								
1	- Marco para la planificación y gestión participativa de caminos rurales - Costo Estimado: US\$160.000	CI	Ex ante	No	Julio 2010	Julio 2011	Pendiente	-
2	- Apoyo a la formación y consolidación de microempresas - Costo estimado: US\$185.000	CI	Ex ante	No	Julio 2010	Julio 2011	Pendiente	-
3	- Manuales y capacitación en construcción de pavimentos de adoquines para calles periurbanas - Costo Estimado: US\$50.000	CI	Ex ante	No	Julio 2010	Julio 2011	Pendiente	-
3	- Diseño técnico de puentes - Costo Estimado: US\$180.000	CI	Ex ante	No	Julio 2010	Julio 2011	Pendiente	-
4	- Supervisión técnica y ambiental - Costo Estimado: US\$25.000	CI	Ex ante	No	Julio 2010	Julio 2011	Pendiente	-

CI: Consultor Individual **CD:** Contratación Directa