



# Directorio Ejecutivo

## Para consideración

A partir del 7 de diciembre de 2015

PR-4357  
20 de noviembre de 2015  
Original: español  
**Público**  
**Divulgación Simultánea**

**A:** Los Directores Ejecutivos

**Del:** Secretario

**Asunto:** Paraguay. Propuesta de préstamo para el "Programa de Mejoramiento de Caminos Vecinales II"

**Información básica:** Modalidad ..... Operación Global de Obras Múltiples (GOM)  
Beneficiario ..... República del Paraguay  
Monto ..... hasta US\$62.000.000  
Fuente ..... Capital Ordinario

**Consultas a:** Rafael Acevedo (telephone Country Office in Paraguay 595-21616-2230) o  
Luis Uechi (extensión 3886)

**Observaciones:** Esta operación está incluida en el Anexo III del documento GN-2805, "Informe sobre el Programa de Operaciones de 2015", aprobado por el Directorio Ejecutivo el 15 de abril de 2015. Sin embargo, el monto del préstamo supera el límite establecido para países del Grupo D. Por consiguiente, la operación no califica para ser aprobada por Procedimiento Simplificado.

**Referencia:** GN-1838-1(7/94), DR-398-17(1/15), GN 2805(4/15), PR-4229(11/14), DE-175/14, DE-176/14



DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**PARAGUAY**

**PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DE CAMINOS VECINALES II**

**(PR-L1092)**

**PROPUESTA DE PRÉSTAMO**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Rafael Acevedo, Jefe de Equipo (TSP/CPR); Luis Uechi, Jefe de Equipo Alterno (INE/TSP); Miroslava Nevo, Ernesto Monter, Olga Mayoral, Ivan Corbacho (INE/TSP); Mariano Perales, Alberto De Egea (FMP/CPR); Martín Sosa (TSP/CPR); Santiago Fretes (CSC/CPR); Shirley Cañete (CSC/CBO); y Rodolfo Graham (LEG/SGO).

De conformidad con la Política de Acceso a la Información, el presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El presente documento no ha sido aprobado por el Directorio. Si el Directorio lo aprueba con modificaciones, se pondrá a disposición del público una versión revisada que sustituirá y reemplazará la versión original.

## ÍNDICE

<b>RESUMEN DEL PROYECTO.....</b>	<b>1</b>
<b>I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS .....</b>	<b>2</b>
A. Antecedentes, problemática y justificación .....	2
B. Objetivos, componentes y costo .....	9
C. Indicadores claves de resultados .....	11
<b>II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS .....</b>	<b>12</b>
A. Instrumentos de financiamiento .....	12
B. Riesgos ambientales y sociales .....	12
C. Riesgos fiduciarios .....	14
D. Otros riesgos del proyecto .....	14
<b>III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....</b>	<b>15</b>
A. Resumen de los arreglos de implementación .....	15
B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados .....	17

ANEXOS	
Anexo I	Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM) – Resumen
Anexo II	Matriz de Resultados
Anexo III	Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

ENLACES ELECTRÓNICOS
<b>REQUERIDOS</b>
1. <a href="#">Plan de Ejecución Plurianual (PEP)</a>
2. <a href="#">Plan Operativo Anual (POA)</a>
3. <a href="#">Plan de Monitoreo y Evaluación</a>
4. <a href="#">Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS)</a>
5. <a href="#">Plan de Adquisiciones</a>
<b>OPCIONALES</b>
1. <a href="#">Mapa de la red vial del país y de caminos y puentes del programa</a>
2. <a href="#">Lista potencial de caminos vecinales a intervenir por el programa</a>
3. <a href="#">Lista potencial de puentes a intervenir por el programa</a>
4. <a href="#">Estudio de costos de mejoramiento de caminos de la muestra</a>
5. <a href="#">Análisis económico</a>
6. <a href="#">Plan Nacional de Caminos Vecinales (PNCV)</a>
7. <a href="#">Megaproyecto de caminos vecinales – mejoramiento de caminos, puentes y mantenimiento</a>
8. <a href="#">Informe planificación caminos vecinales y antecedentes del programa</a>
9. <a href="#">Informe gestión de mantenimiento de la dirección de caminos vecinales</a>
10. <a href="#">Estrategia preliminar de mantenimiento del programa</a>
11. <a href="#">Planes Viales Participativos (PVP)</a>
12. <a href="#">Sistema de Evaluación de Capacidad Institucional (SECI)</a>
13. <a href="#">Informe de diagnóstico y plan de acción de género para el programa</a>
14. <a href="#">Pobreza y desigualdad por distritos</a>
15. <a href="#">Población beneficiada y pobreza en el área de intervención</a>
16. <a href="#">Guía de intervención de la red vial vecinal</a>
17. <a href="#">Perfil del programa para la ficha del sistema nacional de inversión pública</a>
18. <a href="#">Cronograma de ejecución preliminar</a>
19. <a href="#">Resiliencia en la infraestructura vial de Paraguay</a>
20. <a href="#">Reglamento Operativo del Programa de Caminos Vecinales</a>
21. <a href="#">Lecciones aprendidas en Programas de Caminos Vecinales</a>

### **ABREVIATURAS**

AM	Asociación de Municipios
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BM	Banco Mundial
CAF	Banco de Desarrollo de América Latina
CO	Capital Ordinario
DCV	Dirección de Caminos Vecinales
DGEEC	Dirección General de Estadística, Encuestas y Censo
DGSA	Dirección de Gestión Socio Ambiental
ECATEF	Empresa Consultora de Apoyo Técnico y Fiduciario
EPB	Estrategia País del Banco
ETAG	Especificaciones Técnicas Ambientales Generales
FMI	Fondo Monetario Internacional
GCI-9	Noveno Aumento General de Recursos del Banco
GdP	Gobierno de Paraguay
GOM	Global de Obras Múltiples
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
JICA	Agencia de Cooperación Internacional del Japón
MEMV	Microempresas de Mantenimiento Vial
MGAS	Marco de Gestión Ambiental y Social
MOPC	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
MR	Matriz de Resultados
OFID	Fondo de la Organización de Países Exportadores de Petróleo para el Desarrollo Internacional
OMS	Organización Mundial de la Salud
PA	Plan de Adquisiciones
PEP	Plan de Ejecución del Programa
PGM	Plan de Gestión de Mantenimiento
PIB	Producto Interno Bruto
PMCV II	Programa de Mejoramiento de Caminos Vecinales II
PNCV	Plan Nacional de Caminos Vecinales
PND	Plan Nacional de Desarrollo 2014-2030
PNRPE	Programa Nacional de Reducción de Pobreza Extrema
PNSV	Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2018
PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
POA	Planes Operativos Anuales
PVP	Planes Viales Participativos
RO	Región Oriental
ROP	Reglamento Operativo del Programa
SECI	Sistema de Evaluación de Capacidad Institucional
SIGAS	Sistema de Gestión Ambiental y Social
SINAFOCAL	Sistema Nacional de Formación y Capacitación Laboral
SIVIPAR	Sistema Vial Paraguay
SNPP	Servicio Nacional de Promoción Profesional
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económico
UA	Unidad Ambiental
UEP	Unidad Ejecutora del Programa
UOC	Unidad Operativa de Contrataciones

## RESUMEN DEL PROYECTO

### PARAGUAY PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DE CAMINOS VECINALES II (PR-L1092)

Términos y condiciones financieras				
<b>Prestatario:</b> República del Paraguay			<b>Facilidad de Financiamiento Flexible<sup>(a)</sup></b>	
			<b>Plazo de amortización:</b>	25 años
<b>Organismo Ejecutor:</b> Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)			<b>VPP original:</b>	15,25 años <sup>(b)</sup>
			<b>Período de desembolso:</b>	1 años
<b>Fuente</b>	<b>Monto (US\$)</b>	<b>%</b>	<b>Período de gracia:</b>	6,5 años <sup>(b)</sup>
<b>BID (CO):</b>	62.000.000	100	<b>Comisión de inspección y vigilancia:</b>	(c)
<b>Total:</b>	62.000.000	100	<b>Tasa de interés:</b>	Basada en LIBOR
			<b>Comisión de crédito:</b>	(c)
			<b>Moneda de aprobación:</b>	Dólares de los Estados Unidos con cargo al Capital Ordinario (CO)
Esquema del proyecto				
<b>Objetivo del proyecto/descripción:</b> El objetivo general del programa es mejorar la conectividad de las zonas rurales de la Región Oriental (RO) del país, proveyendo mejor acceso de las zonas productivas a puntos de consumo.				
<p><b>Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento:</b> (i) la designación de la Dirección de Caminos Vecinales (DCV) del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) como Unidad Ejecutora del Programa (UEP) (¶3.1); (ii) presentación de evidencia de que la Empresa Consultora de Apoyo Técnico y Fiduciario (ECATEF) haya sido contratada y se encuentre en plena ejecución de sus actividades (¶3.1); (iii) la puesta en vigencia, por medio de resolución ministerial, del marco de gestión ambiental y social del MOPC, cuya base será el Sistema de Gestión Ambiental y Social (SIGAS) (¶2.4); (iv) la presentación al Banco, por parte del Organismo Ejecutor (OE), del plan de mantenimiento de las obras previstas en el presente programa (¶2.8); y (v) la puesta en vigencia del Reglamento Operativo del Programa (ROP) y sus respectivos anexos, en los términos previamente acordados con el Banco (¶3.2).</p> <p><b>Condiciones contractuales especiales de ejecución:</b> (i) previo al inicio de cada una de las obras de rehabilitación de caminos y construcción de puentes, el Organismo Ejecutor (OE) deberá entregar al Banco evidencia de la contratación de la empresa fiscalizadora correspondiente (¶2.4); y (ii) previo al inicio de cada una de las obras, el OE deberá entregar al Banco evidencia de que cuenta con la licencia ambiental correspondiente (¶2.4).</p> <p><b>Condición contractual especial:</b> El plazo para el inicio material de las obras del programa será de tres años a partir de la vigencia del contrato de préstamo (¶2.1).</p>				
<b>Excepciones a las políticas del Banco:</b> Ninguna.				
<b>El proyecto califica<sup>(d)</sup>:</b> <span style="margin-left: 20px;">SV <input checked="" type="checkbox"/></span> <span style="margin-left: 40px;">PE <input checked="" type="checkbox"/></span> <span style="margin-left: 40px;">CC <input checked="" type="checkbox"/></span> <span style="margin-left: 40px;">CI <input type="checkbox"/></span>				

<sup>(a)</sup> Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FN-655-1) el Prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones en el cronograma de amortización, así como conversiones de moneda y de tasa de interés. En la consideración de dichas solicitudes, el Banco tomará en cuenta aspectos operacionales y de manejo de riesgos.

<sup>(b)</sup> La Vida Promedio Ponderada (VPP) Original y el periodo de gracia podrán ser menores de acuerdo con la fecha efectiva de firma del contrato de préstamo.

<sup>(c)</sup> La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.

<sup>(d)</sup> SV (Países Pequeños y Vulnerables), PE (Reducción de la Pobreza y Aumento de la Equidad), CC (Cambio Climático, Energía Sostenible y Sostenibilidad Ambiental), CI (Cooperación e Integración Regional).

## I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS

### A. Antecedentes, problemática y justificación

- 1.1 **Contexto socioeconómico y territorial.** Paraguay cuenta con una economía abierta y de mercado en donde predominan la agricultura y la ganadería. El comercio exterior ha experimentado un rápido crecimiento en la última década, representando las exportaciones e importaciones totales en casi el 95% del Producto Interno Bruto (PIB). El promedio del crecimiento se sitúa en 4,8% desde 2004. Sin embargo, estos resultados han ido acompañados de una significativa volatilidad del PIB, la segunda más elevada de la región después de Venezuela<sup>1</sup>, muy dependiente de las economías de los países vecinos. Desde 2014, Paraguay está en el grupo de países de desarrollo medio<sup>2</sup>, con altos niveles de pobreza extrema y una mala distribución del ingreso (Coeficiente de Gini de 0,51), situándolo entre los más vulnerables de América Latina y el Caribe<sup>3</sup>.
- 1.2 La organización territorial del país está diferenciada entre dos regiones separadas por el Río Paraguay, la Región Oriental (RO) y el Chaco. De un total de 406.752 km<sup>2</sup>, la RO ocupa el 40% y acoge de los 6,7 millones de habitantes, al 97%. Paraguay sigue realizando esfuerzos para fomentar procesos de industrialización en el sector agropecuario en la RO a pesar de tener costos logísticos muy elevados<sup>4</sup>. El potencial de crecimiento en sectores tradicionales sigue siendo importante en el mediano plazo debido a la disponibilidad de tierras cultivables en la RO para incrementar la producción agrícola, y en la región del Chaco para ampliar el desarrollo ganadero.
- 1.3 **Pobreza y desigualdad en la población rural.** Entre 2010-2014, la pobreza total a nivel nacional mostró una tendencia sostenida a la baja, pasando de 34,7% a 22,6%. Sin embargo, todavía alrededor de 1,5 millones personas residen en hogares cuyos ingresos son inferiores al costo de una canasta básica de consumo<sup>5</sup>. La pobreza sigue siendo especialmente significativa en la población rural afectando al 32% de su población, alrededor de 870 mil personas en situación de pobreza; en contraste con el 16,2% del área urbana, 659 mil personas. En consecuencia, en el ámbito rural la pobreza es más extendida tanto en cantidad absoluta como en incidencia. El 74% de la pobreza extrema, 523 mil personas, se encuentra en el área rural y afecta al 19,2% de la población rural y al 4,6% del área urbana<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Informe del país 15/38. Fondo Monetario Internacional (FMI).

<sup>2</sup> Paraguay se clasifica en la posición 112 de entre 187 países en el [Informe sobre Desarrollo Humano 2014](#) del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

<sup>3</sup> Estrategia País del Banco (EPB) con Paraguay 2014-2018.

<sup>4</sup> El costo logístico nacional de Paraguay estimado para el 2011, incluyendo el costo de fletes y seguros del comercio exterior, alcanza US\$2,9 mil millones (11,52% del PIB de ese año) y está definido en un 50,3% por el costo operativo del transporte carretero (seguido por un 27,4% de costos de fletes y seguros; 13,1% por costo de llevar inventarios; y 5,3% por costos administrativos). Plan nacional de logística de Paraguay. Costo Logístico, 2013.

<sup>5</sup> Encuesta permanente de hogares, 2014. Dirección General de Estadística, Encuestas y Censo (DGEEC).

<sup>6</sup> La tendencia de la incidencia de pobreza extrema en el período 2010-2014 muestra un comportamiento similar al de pobreza total. En el área rural la disminución de la incidencia fue del 13,2% y en el área urbana alrededor de 6%. Encuesta permanente de hogares, 2014 del DGEEC.



- 1.4 El Gobierno del Paraguay (GdP) ha priorizado la meta de reducción de la pobreza con la implementación del Programa Nacional de Reducción de la Pobreza Extrema (PNRPE), Sembrando Oportunidades<sup>7</sup>, cuyo objetivo es aumentar los ingresos y el acceso a servicios sociales de familias en condición de pobreza extrema. En este contexto se identifica al aislamiento, producto de la mala conectividad y accesibilidad física, como un factor que contribuye a la persistencia de la pobreza rural<sup>8</sup> y ha puesto un gran interés en expansión de la infraestructura y servicios de transporte en áreas rurales como una manera estructural de encarar estos temas<sup>9</sup>.

Figura 1. Mapa de la red vial del Paraguay, 2015



- 1.5 **Situación del sector vial rural.** Paraguay posee una red vial de aproximadamente 62.200 km de extensión, de los cuales el 6% son rutas nacionales, el 24% son departamentales y el 70% caminos vecinales<sup>10</sup>. La red vial vecinal, con una longitud estimada de 43.900 km, está conformada en su gran mayoría (97%) por caminos de tierra que carecen de sistemas de drenaje y de los cuales, el 23% se encuentra bajo algún programa de conservación o mejoramiento. La falta de estándares adecuados y mantenimiento, combinada con las frecuentes lluvias (precipitaciones anuales mayores a 1.600 mm) y las

<sup>7</sup> [Sembrando oportunidades](#)

<sup>8</sup> *Special evaluation study on Asian Development Bank's contribution to inclusive development through assistance for rural roads*, Banco Asiático de Desarrollo, 2009. Evaluación de impacto del Programa de Transporte Rural Descentralizado en Perú, Macroconsult y Cuanto S. A., 2014.

<sup>9</sup> [Plan Nacional de Desarrollo \(PND\) Paraguay 2030](#).

<sup>10</sup> Dirección de planificación vial, Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). Estadísticas Viales.

condiciones de los suelos en la RO, hacen que más del 65% de los caminos vecinales de tierra inventariados se encuentren en mal estado de conservación<sup>11</sup>, tornándolos frecuentemente intransitables (entre 40 y 90 días de promedio anual)<sup>12</sup>.

- 1.6 **Situación de la seguridad vial.** El número de fallecidos por año en accidentes de tránsito en Paraguay creció el 38% entre 2006 y 2008<sup>13</sup>, pasando de 796 a 1.096, para luego mantenerse aproximadamente constante hasta 2012, con un promedio de 1.083 fallecidos<sup>14</sup>, a los cuales se le suman más de 6.000 heridos por año. En 2012 hubo 1.346 fallecidos por cada millón de vehículos, cifra muy superior a la media regional de 815<sup>15</sup>. El Banco apoyó al país a través de: (i) financiamiento para el desarrollo e implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2008-2013 y 2013-2018 (PNSV)<sup>16</sup>, cuyo principal objetivo es prevenir la ocurrencia o disminuir la severidad de accidentes de tránsito, reduciendo las pérdidas económicas; y (ii) la incorporación de elementos para incrementar la seguridad vial en los proyectos viales financiados, lo cual será replicado en las obras de este programa (¶1.18).
- 1.7 **Temas de género.** Paraguay cuenta con un marco legal y normativo que promueve y garantiza los derechos económicos, sociales, políticos y culturales de las mujeres. Como parte de su estrategia, plantea aumentar la inversión social de modo que la igualdad de oportunidades sea efectiva en toda su dimensión conceptual y práctica. Entre otros temas se puede resaltar el Plan Nacional de Desarrollo 2020, el Plan de Igualdad de Oportunidades y la Ley 5.446/15 Políticas Públicas para Mujeres Rurales. La instancia gubernamental, rectora normativa y estratégica de las políticas de género, es el Ministerio de la Mujer creado por la Ley 4.675/2012. Dentro de la estructura del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), la Dirección de Gestión Socioambiental (DGSA) tiene un departamento de género y reasentamiento, que precisa ser fortalecido. No obstante, la brecha en ingresos de las mujeres rurales respecto a los hombres, y también respecto a las mujeres en ámbito urbano, es muy acentuada. En promedio, en áreas rurales las mujeres ganan apenas el 62,1% del ingreso de sus pares masculinos, y poco más de la mitad (53,1%) de lo que ganan las mujeres en el sector urbano. Solo el 37,3% de la población rural femenina posee ingresos propios, cifra que triplica la proporción de hombres, y que supera la de las mujeres en el sector urbano (28,6%)<sup>17</sup>. Por tanto, ser mujer en área rural implica una doble desventaja. En el diagnóstico realizado se evidencia la casi nula existencia de mujeres trabajando en oficios no tradicionales en el sector de la construcción y mantenimiento vial, a pesar de que hay un déficit en la mano de obra. Esto se debe principalmente a que no existe oferta de trabajo dirigida a las mujeres y no se sienten incluidas debido a

<sup>11</sup> Según los Planes Viales Participativos (PVP) en los departamentos de Itapúa, Alto Paraná, Cordillera, San Pedro y Canindeyú (área de intervención preliminarmente propuesta para la presente operación), 50%, 50%, 36%, 85%, 60% de los caminos vecinales se encuentran en mal estado de conservación, (intransitables durante época de lluvias) respectivamente.

<sup>12</sup> [Plan Maestro de Transporte 2011](#).

<sup>13</sup> Anuario Estadístico, 2006 y 2008, DGEEC.

<sup>14</sup> Organización Mundial de la Salud (OMS), Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2013.

<sup>15</sup> PNSV 2013-2018, MOPC-BID-Consejo Nacional de Seguridad Vial.

<sup>16</sup> A través de recursos administrativos y fondos de las operaciones 1822/OC-PR y 2934/OC-PR.

<sup>17</sup> Informe de diagnóstico y plan de acción de género para el programa, 2015 ([EEO#13](#)).

la persistencia de estereotipos culturales en prejuicio de las mujeres; por tanto, ni están capacitadas, ni cuentan con las competencias requeridas.

- 1.8 **Organización del sector vial.** El MOPC establece las políticas del sector vial y está a cargo de la planificación, estudios, obras y conservación de la red vial, a través de la Dirección de Vialidad para las rutas nacionales y departamentales, y de la Dirección de Caminos Vecinales (DCV) para los caminos rurales. La DCV tiene a su cargo la administración de la totalidad de la red vial terciaria del país, a través de 17 distritos de mantenimiento departamentales y la ejecución de los programas financiados tanto con fondos locales como con recursos provenientes de organismos multilaterales de crédito.
- 1.9 **Estrategia del Gobierno de Paraguay (GdP).** En el marco del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2030 (PND), el GdP ha priorizado la meta de reducción de pobreza, con la implementación del PNRPE<sup>18</sup> (§1.4). La estrategia: (i) apoya a la población rural con asistencia técnica, financiera y administrativa para mejorar el acceso a los mercados y el desarrollo de cadenas de valor; (ii) genera empleo a través de inversión en construcción y mantenimiento de infraestructura en vías, escuelas, centros de salud y saneamiento; (iii) expande las transferencias condicionadas de ingresos; y (iv) incrementa la capacitación laboral en coordinación con el sector privado. Así, en el sector transporte el PNRPE considera intervenciones de rehabilitación y mantenimiento de caminos rurales, para vencer el aislamiento de la población rural resultante de la mala accesibilidad y la creación de empleos.
- 1.10 **Plan Nacional de Caminos Vecinales (PNCV).** En este contexto, la política vial del MOPC se alinea con el PNRPE a través del PNCV, cuyo objetivo consiste en el mejoramiento de 3.200 km, la sustitución de 12.000 m de puentes de madera por puentes de hormigón armado y el mantenimiento de 15.000 km de caminos vecinales. Actualmente se encuentra en proceso de identificación de financiamiento: el mejoramiento de 2.101 km de caminos, la sustitución de 2.352 m de puentes de madera por puentes de hormigón y el mantenimiento de 9.171 km de caminos ([EEO#7](#)). Para la RO, el MOPC ha priorizado todas las intervenciones a través de Planes Viales Participativos (PVP)<sup>19</sup> departamentales que incorporan una metodología de selección multicriterio con indicadores sociales, económicos y técnicos. Asimismo, el PNCV prevé rehabilitar los caminos que facilitan el acceso a 41 asentamientos considerados prioritarios en la lucha contra la pobreza por el PNRPE. Para la financiación del PNCV, el MOPC cuenta con recursos propios, aportes en especie de los municipios y

---

<sup>18</sup> El Banco tiene US\$318,15 millones en recursos disponibles para proyectos activos que apoyan el objetivo gubernamental de combatir a la pobreza extrema, 31 de julio de 2015.

<sup>19</sup> Los PVP priorizaron 7.680 km de caminos vecinales principales en 13 de 14 departamentos de la RO. Con recursos del 1297/OP-PR se ha financiado la ejecución de PVPs en los departamentos de Concepción, Cordillera, Ñeembucú, Amambay, Canindeyú, Alto Paraná e Itapúa. Con recursos de la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA), fueron financiados tres en los departamentos de Misiones, Paraguari y Guairá y con el Banco Mundial (BM) se financió PVP en los departamentos de Caaguazú, Caazapá y San Pedro ([EEO#11](#)). Para la priorización los PVP consideran cinco dimensiones: espacial (articulación territorial, conectividad), económica (número de centros de acopio, puertos, productos turísticos), social (población servida, centros de salud y escuelas), técnica (flujo vehicular, diseño final), y ambiental (impacto ambiental sobre áreas protegidas).

financiamiento de la banca multilateral<sup>20</sup>, del cual formará parte la presente operación que tiene previsto mejorar 165 km de caminos, sustituir 600 m de puentes de madera, y mantener aproximadamente 500 km de caminos vecinales intervenidos por operaciones anteriores del Banco.

- 1.11 **Participación del Banco en el sector de caminos vecinales.** Desde 1993 el Banco viene apoyando al GdP en el mejoramiento de la red vecinal. Los principales logros alcanzados en las operaciones concluidas incluyen el mejoramiento de 1.570 km y el mantenimiento de 2.780 km de caminos vecinales y la construcción de 1.420 m de puentes, la incorporación de nuevas pautas para la seguridad vial, el desarrollo de especificaciones técnicas para la ejecución de los proyectos del programa, y la actualización de las Especificaciones Técnicas Ambientales Generales (ETAG), la creación de la Unidad Ambiental (UA) del MOPC<sup>21</sup>, el inventario de cerca de 14.000 km de caminos vecinales y la implementación del Plan de Gestión de Mantenimiento (PGM). Las obras realizadas en estos programas contribuyeron a la importante diversificación de la producción agrícola tradicional de la zona, proveyendo alternativas complementarias de renta y crearon oportunidades de empleo directo e indirecto<sup>22</sup>. El presente Programa de Mejoramiento de Caminos Vecinales II (PMCV II), ha sido solicitado por el GdP con la finalidad de consolidar los avances logrados en los programas anteriores, tanto a nivel del mejoramiento y mantenimiento de la red vecinal como a nivel institucional. El presente programa contribuirá a avanzar en el cumplimiento de las metas establecidas en el PNCV (¶1.10), aportando así a la disminución de la pobreza rural; así mismo incluirá acciones orientadas a promover el empleo con enfoque de género.
- 1.12 **Lecciones aprendidas.** El programa propuesto tuvo en consideración múltiples lecciones aprendidas con la preparación y ejecución de los programas anteriores, en temas de planificación (PVPs), elaboración oportuna de diseños, revisión del ROP, consultorías de apoyo a ejecución, involucramiento de municipios en el mantenimiento y otros temas. El detalle se presenta en [EEO#21](#).
- 1.13 **Justificación de la continua participación del Banco en el sub sector de caminos vecinales.** 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 servicios. El desarrollo de

---

<sup>20</sup> Programas en ejecución: Programa Nacional de Caminos Rurales Segunda Etapa-Fase 2 (2163/OC-PR y 2164/BL-PR) US\$65,6 millones BID; US\$29 millones del Fondo de la Organización de Países Exportadores de Petróleo para Desarrollo Internacional (OFID) y US\$50 millones de la JICA; Programa de Mejoramiento, Gestión y Mantenimiento de la Red Vial de Paraguay, US\$74 millones del BM. Además, de la operación 3363/OC-PR, el GdP está preparando con la CAF dos operaciones por US\$150 millones.

<sup>21</sup> Elevada a la categoría de Dirección de Gestión Socio Ambiental (DGSA) a partir de diciembre de 2014.

<sup>22</sup> Las obras de mejoramiento de caminos comprendidas en el programa 1230/OC-PR han creado oportunidades de empleo directo temporal, (duración aproximada de diez meses), para cerca de 2.500 personas que habitan en el área de influencia de los caminos intervenidos, con niveles de salario superiores a los de esas áreas. La mayor demanda de servicios y productos de la zona ha generado empleo indirecto para aproximadamente 5.000 personas, y en el marco del PGM para aproximadamente 906 empleos directos.

la infraestructura física en el sector rural es considerado una condición básica para la lucha contra la pobreza extrema rural y el desarrollo de los sectores sociales. Actualmente la operación en ejecución (2163/OC-PR, 2164/BL-PR), tiene el 81% de los recursos comprometidos, mientras que en el marco de la operación aprobada por el Banco en noviembre del año 2014 (3363/OC-PR 3364/CH-PR), los procesos de licitación para la contratación de las obras de la muestra y sus respectivas fiscalizaciones están avanzados y se espera adjudicar obras en el primer semestre de 2016<sup>23</sup>. Si bien, la sistemática participación del Banco, a través de todos los programas mencionados, es clave y relevante para dar respuesta a las necesidades de inversión del GdP en la infraestructura de caminos vecinales, ésta representa tan solo 26% de su Programa de Inversión en materia de mejoramiento de caminos vecinales ([EEO#7](#)).

- 1.14 **Identificación del problema su magnitud y factores determinantes.** El problema principal en que se enfoca esta operación es la baja conectividad (§1.4) de la red vial rural de la RO (§1.5) que limita el acceso y, en consecuencia, el traslado de carga y personas a los centros de provisión y consumo y de servicios públicos. La causa principal identificada es la deficiente provisión de infraestructura vial terciaria que se traduce en una baja cobertura de caminos en buen estado<sup>24</sup>, generando elevados costos de operación vehicular, limitando las velocidades de circulación, incrementando tiempos de viaje y restringiendo la movilidad ante efectos climáticos ([EEO#5](#)).
- 1.15 **Estrategia del Banco con el país.** El programa se encuentra alineado con la Estrategia del Banco con Paraguay 2014-2018 (GN-2769) pues contribuye a: (i) mejorar la infraestructura de transporte; y (ii) mejorar el nivel de seguridad vial.
- 1.16 **Alineación estratégica.** El programa contribuirá a las prioridades del financiamiento del Noveno Aumento General de Recursos del Banco Interamericano de Desarrollo (AB-2764) (GCI-9) de: (i) apoyo a países pequeños y vulnerables; (ii) reducción de la pobreza y promoción de la equidad<sup>25</sup>; y (iii) apoyo de iniciativas sobre cambio climático, energía renovable y sostenibilidad del medio ambiente por medio de diseños adecuados a las necesidades futuras para contribuir a la adaptación de la infraestructura de caminos rurales y puentes<sup>26</sup> ([EEO#19](#)). Asimismo, contribuirá a las metas regionales de: (i) reducción de la tasa de pobreza extrema; (ii) cobertura de vías pavimentadas (km/km<sup>2</sup>)<sup>27</sup> al financiar obras de mejoramiento vial en 165 km,

<sup>23</sup> El Congreso Nacional sancionó la ley de préstamo el 15 de octubre de 2015.

<sup>24</sup> El estado de condición de las vías depende de su superficie de rodamiento, se clasifica considerando la naturaleza de las irregularidades superficiales; las cuales afectan a la seguridad, comodidad, tiempos de viaje y costos de los usuarios. Para medir estas irregularidades se utiliza el Índice de Rugosidad Internacional (IRI). A menor valor mejor es su estado.

<sup>25</sup> El programa interviene zonas rurales con pobreza (32%) superior a la media del país (22,6%). Los detalles se presentan en ([EEO#14](#)).

<sup>26</sup> La inclusión de conceptos técnicos en el diseño y la construcción de nueva infraestructura vial o en el mejoramiento de una existente, de adaptación a los efectos debido al cambio climático, es una medida de prevención contra los efectos negativos de los posibles desastres naturales que pueden ocurrir. Y que significarían la interrupción del beneficio alcanzado.

<sup>27</sup> El índice actual de vías pavimentadas (asfalto, adoquín, empedrado, enripiado, hormigón armado) de Paraguay es de 0,0196 km/km<sup>2</sup>.



reduciendo costos y tiempos de transporte; y (iii) contribuyendo al establecimiento de una red vial básica que permite conexiones adecuadas y confiables entre las áreas de producción, comercio y servicios, disminuyendo el aislamiento geográfico de comunidades rurales enteras; y al producto de km de caminos interurbanos construidos, mantenidos o mejorados, tal y como se define en el Marco de Resultados. Asimismo, el programa está alineado con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), ya que contribuye a: (i) promover el acceso a los servicios de infraestructura; y (ii) impulsar la planificación, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura de una red vecinal ambiental y socialmente sostenible, para apoyar el crecimiento inclusivo del país. El programa está alineado con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-3) en la dimensión de incremento y mejora de la cobertura, calidad, conectividad y capacidad del sistema de transporte.

- 1.17 **Coordinación con otras instituciones.** Las multilaterales han financiado activamente el sector vial paraguayo y el PNCV (§1.10) establece el marco para una actuación coordinada e integrada de todos los financiadores en la red vecinal. Bajo coordinación de la DCV, tanto la JICA como OFID, CAF y FONPLATA<sup>22</sup>, están financiando obras como parte del [Megaproyecto de Caminos Vecinales](#).

## **B. Objetivos, componente y costo**

- 1.18 **Objetivo.** El objetivo general del programa es mejorar la conectividad<sup>28</sup> de las zonas rurales de la RO del país, proveyendo mejor acceso de las zonas productivas a puntos de consumo. Los objetivos específicos son: (i) reducción de los costos de operación vehicular; (ii) la reducción de los tiempos de viaje de los usuarios, permitiendo la transitabilidad de todo tiempo en tramos y puentes de caminos vecinales de la RO; y (iii) el aumento del tránsito promedio diario.
- 1.19 **Alcance.** El Programa Global de Obras Múltiples financiará: (i) la intervención de 165 km de vías de la red prioritaria de caminos vecinales mediante el mejoramiento estructural de las vías, la construcción de drenajes contemplando variabilidad por efectos del cambio climático, inclusión de medidas diversas para control de erosión y protección de taludes, colocación de superficie de rodadura mejoradas en ripio y/o empedrado, la construcción de tramos piloto con tecnologías alternas de pavimento utilizando materiales estabilizados químicamente y pavimento flexible, para los cuales se realizará un monitoreo cuidadoso que permita comparar la efectividad y el costo de las alternativas; (ii) reemplazo de 600 metros lineales de puentes de madera por puentes de concreto reforzado diseñados para caudales con período de retorno de 100 años ([EEO#19](#)) como medida de adaptación al cambio climático; (iii) mantenimiento de la red de caminos vecinales incluyendo las obras anteriores, buscando continuar con el esfuerzo de descentralización; y (iv) intervenciones de seguridad vial como reductores de seguridad y franjas adecuadas para ciclistas en cercanías de las poblaciones e instalación de barreras de guía en puentes para evitar accidentes frontales con las estructuras. Para lograr su objetivo, se presenta el detalle de inversión del componente único definido.

---

<sup>28</sup> Forma parte de una red vial que permita la articulación territorial a otras vías de igual o mayor importancia.

- 1.20 **Componente de obras de mejoramiento y mantenimiento de caminos vecinales y reemplazo de puentes (US\$58,8 millones).** Tiene como objetivo la inversión en obras prioritarias<sup>29</sup>, específicamente: (i) estudios y proyectos de ingeniería, análisis económicos, estudios socioambientales relacionados a los caminos vecinales principales y de reposición de pequeños puentes, no incluidas en las respectivas muestras analizadas; (ii) el mejoramiento de aproximadamente 165 km de caminos vecinales en cinco departamentos, priorizados a través de PVP departamentales<sup>30</sup>, mediante intervenciones sencillas<sup>31</sup> y suficientes ([EEO#2](#)) para asegurar condiciones de seguridad vial y transitabilidad aceptable durante todo el año; (iii) el mantenimiento rutinario de aproximadamente 713 km de caminos ya intervenidos en el área de influencia del presente proyecto y/o a rehabilitarse con esta operación, pudiendo incluirse tramos que han estado en mantenimiento rutinario durante cierto tiempo y se encuentran al fin de su vida útil ([EEO#2](#)); (iv) el reemplazo de aproximadamente 600 mt de pequeños puentes de madera por puentes de hormigón armado, diseñados con períodos de retorno que permiten reducir la vulnerabilidad al cambio climático ([EEO#3](#)); (v) la fiscalización técnica y ambiental de las obras; y (vi) la gestión de programas ambientales y sociales, incluyendo aspectos de género.
- 1.21 **Otros Costos: Administración y gestión (US\$3,2 millones).** Incluye recursos para: (i) administración del programa, incluyendo gastos operativos y de personal incremental de la Unidad Ejecutora del Programa (UEP) y la contratación de una Empresa Consultora de Apoyo Técnico y Fiduciario (ECATEF); y (ii) auditoría financiera externa independiente.
- 1.22 **Muestra representativa y criterios de elegibilidad de proyectos.** El programa incluye tramos de caminos vecinales y puentes de características similares, pero independientes entre sí. Para la evaluación del programa se ha analizado una muestra representativa de aproximadamente el 30% del programa, conformada por 66,5 km de caminos vecinales<sup>34</sup> y 150 m de puentes ([EEO#4](#)), que cuentan con diseños técnicos de ingeniería, evaluaciones ambientales y sociales y viabilidad económica y cumplen con los siguientes criterios de elegibilidad del programa: (i) haber sido priorizado a través de un PVP debidamente desarrollado y aprobado por la Asociación de Municipios (AM); (ii) cumplir con los requerimientos establecidos en el Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) del programa; (iii) contar con un estándar técnico de mejoramiento y de

---

<sup>29</sup> Los tramos a intervenir conectan a otros caminos con niveles de servicio superior conformando sistemas de redes viales. Las condiciones de los mismos son críticas: (i) el tramo San Vicente-Arroyo Itanará (20,6 km) cuenta con una velocidad promedio de 31 km/h y un IRI 14; (ii) la Ruta N° 3-Cañada Costa Pucu – Pirapomi, (10,8 km) tiene una velocidad de 31 km/h y un 14 de IRI; y el tramo Itakyry-Col. Ykua Pora-Rancho Alegre (35,1 km) cuenta con una velocidad de 31 km/h y un 13 de IRI.

<sup>30</sup> Los PVP se basan en un enfoque territorial y de redes, instrumentado a través de una matriz multicriterio que incorpora varias dimensiones de análisis que permiten caracterizar cada tramo a nivel municipal definiendo una clasificación dentro de la red vecinal (primaria o secundaria), y un orden de priorización a nivel de intervenciones. Los tramos priorizados a través de los PVP, deben cumplir con criterios de elegibilidad que evalúan las condiciones técnicas, ambientales y económicas de cada tramo para ser incluido como parte de la intervención.

<sup>31</sup> Más allá de las obras ingenieriles sencillas, se introducirán tramos cortos de intervención con tecnologías de estabilización química y pavimento flexible, dentro de tramos de ripio o empedrado, que permitan hacer un seguimiento comparativo de alternativas a utilizar en el futuro. Estos ensayos serán registrados con el apoyo de la facultad de ingeniería de la Universidad Nacional de Asunción con quien el MOPC está realizando un acuerdo para tal fin.

seguridad vial adaptado a las características donde se asienta el camino y acorde a la naturaleza y nivel de la demanda ([EEO#16](#)); (iv) tener una Tasa Interna de Retorno Económico (TIRE) superior al 12%; y (v) conectarse con la red vial principal u otro camino vecinal principal en buenas condiciones de circulación. Los puentes a ser reemplazados deberán cumplir con los siguientes criterios de elegibilidad: (i) encontrarse ubicado en un tramo de segundo orden priorizado en un PVP; (ii) tener una longitud de 6 a 45 m; y (iii) haber sido priorizado considerando: (a) comunidades que articula; (b) población servida; (c) tránsito medio diario anual; (d) acceso a servicios de salud y educación; y (e) tipo de producción servida.

- 1.23 **Gestión socioambiental del programa.** La gestión socioambiental del programa financiará: (i) medidas de mitigación socioambiental; (ii) medidas de apoyo a la gestión, monitoreo y evaluación de calidad y desempeño ambiental y social; (iii) diseño de programas de formación de temas ambientales y sociales para el MOPC, contratistas y subcontratistas; (iv) la implementación de un plan de formación, concientización y divulgación en aspectos de género relacionados con la participación de mujeres en las obras y mantenimiento del programa, mediante acuerdos con las instituciones del gobierno encargadas de formación profesional en el marco del PNRPE<sup>32</sup> y la Universidad Nacional de Asunción; y (v) seguimiento al marco del fortalecimiento institucional de la DGSA entre otras.
- 1.24 **Acciones referentes al tema de género.** Expuesta la baja integración laboral de la mujer en el sector de la construcción civil (¶1.7) y la necesidad de abordar la igualdad de género como un factor de inclusión social y equidad acorde con la Estrategia Institucional 2010-2020 del Banco, la estrategia de género para este programa tendrá una focalización en acciones de sensibilización, comunicación y desarrollo de capacidades para promover la inserción laboral de mujeres y el mejoramiento de la calidad del empleo femenino en el sector de construcción y mantenimiento vial, dirigidas a las áreas geográficas a ser intervenidas. El plan incluye la capacitación de al menos 100 mujeres del área de influencia de las obras, en tareas de construcción, laboratorio, topografía y otras labores no tradicionales, incluyendo manejo de maquinaria con el apoyo de SINAFOCAL y/o SNPP (¶1.23).
- 1.25 **Beneficiarios.** El programa tendrá como beneficiarios directos a los usuarios de las vías, es decir, los habitantes y productores del área de influencia de cada tramo a ser intervenido, entre los cuales se encuentran los pobladores de asentamientos priorizados por el PNRPE. Adicionalmente habrá un beneficio menor, en la generación de oportunidades de empleo para algunos de los pobladores de la región. Los beneficiarios directos de los proyectos de mejoramiento vial de la muestra corresponden a siete distritos de la RO con una población rural de 119.000 personas de las cuales cerca de 55.000 son mujeres ([EEO#15](#)).
- 1.26 **Costos.** El programa tendrá un costo total de US\$62 millones, a ser financiado en su totalidad por el Capital Ordinario (CO) del Banco.

---

<sup>32</sup> Servicio Nacional de Promoción Profesional (SNPP) y Sistema Nacional de Formación y Capacitación Laboral (SINAFOCAL).



**Cuadro 1. Costos del programa (en miles US\$)**

<b>Categoría de inversión</b>	<b>Descripción</b>	<b>Total (BID)*</b>
<b>1</b>	<b>Obras de mejoramiento y mantenimiento de caminos y reemplazo de puentes</b>	<b>58.800</b>
1.1	Ingeniería	2.600
1.2	Mejoramiento de caminos vecinales	38.000
1.3	Mantenimiento de caminos vecinales	4.000
1.4	Reemplazo de puentes de madera	10.200
1.5	Fiscalización	3.200
1.6	Gestión socioambiental	800
<b>2</b>	<b>Otros costos</b>	<b>3.200</b>
2.1	Administración	3.000
2.2	Auditoría, monitoreo y evaluación	200
	<b>Total del programa</b>	<b>62.000</b>

\*Estos montos incluyen impuestos locales.

### **C. Indicadores claves de resultados**

- 1.27 El programa buscará obtener los siguientes resultados que serán evaluados con base en los indicadores propuestos en la [Matriz de Resultados](#): (i) la reducción de los costos promedio de operación vehicular en los tramos viales rurales intervenidos; (ii) la reducción de los tiempos promedio de recorrido en los tramos viales rurales intervenidos por el proyecto; (iii) promover y mejorar la conectividad y el acceso del transporte de carga y pasajeros a la infraestructura vial de los tramos intervenidos en la red vial rural a través del incremento del tránsito de vehículos en las vías; y (iv) promover la participación de la mujer en trabajos de construcción y mantenimiento de caminos en los tramos intervenidos por el programa.
- 1.28 **Viabilidad económica.** Para la evaluación económica de la presente operación ([EEO#5](#)) se realizó un análisis costo-beneficio de las intervenciones propuestas en cada tramo de la muestra, aplicando una metodología generalmente utilizada para caminos que sirven zonas de bajo desarrollo relativo, en la medida que la mejora de los mismos pueda incidir en la oferta productiva local. Esta evaluación se basa en una comparación de costos y beneficios a precios económicos, en las situaciones con y sin las intervenciones viales. Para la estimación de los beneficios se cuantificaron tanto los ahorros en los costos generalizados de transporte (operación vehicular y de tiempo de viaje) de los usuarios no agrícolas del camino una vez que éste sea mejorado (excedentes del consumidor), así como los incrementos del valor agregado de la producción agropecuaria dentro del área de influencia como consecuencia de contar con un camino mejorado (excedentes del productor), en un período de 10 años. Asimismo, se consideraron los costos de inversión resultantes de los estudios de ingeniería, incluyendo los costos de mitigación de impactos socioambientales directos y los costos anuales de mantenimiento para las situaciones con y sin proyecto.
- 1.29 El análisis realizado, utilizando una tasa de descuento del 12%, arrojó resultados de TIRE para cada proyecto entre el rango de 31,1% y 40,1% bajo condiciones y supuestos del escenario base. Se verificó además la robustez de cada proyecto frente a escenarios más desfavorables realizándose un análisis de sensibilidad

para: (i) un incremento del costo de inversión del 20%; (ii) una reducción del 20% de los beneficios; y (iii) una combinación de un incremento del costo de inversión del 10% y una reducción simultánea del 10% de los beneficios. En el Cuadro 2 se resumen los resultados obtenidos en los tramos para caminos vecinales, el análisis del resto de tramos se puede ver en [#EEO5](#).

**Cuadro 2. Resultados de beneficio-costo y análisis de sensibilidad\***

Proyecto	Longitud (km)	Costo Inversión. (miles US\$)	VPNE (miles US\$)	TIRE (%)			
				Base	Análisis de sensibilidad		
					Costo inversión (CI) +20%	Beneficios (B) -20%	CI +10% & B -10%
San Vicente-Arroyo Itanara	20,62	1.953	3.505	40,1	37,3	28,7	31,8
Ruta 3. Costa Pucu-Pirapomi	10,79	3.399	1.776	31,1	28,4	23,7	25,0
Itakyry-Col. Ykua Pora-Rancho Alegre	35,10	8.284	11.610	35,4	32,8	22,8	27,1

- 1.30 Existen otros beneficios adicionales que no fueron cuantificados y que resultan tanto de la mejora de la transitabilidad permanente en el aumento del acceso a los servicios sociales (escuelas, centros de salud, mercados, etc.), como del carácter estratégico para el desarrollo e integración socioeconómica del área de influencia de cada proyecto (desarrollo del sector turístico, ahorros en los costos de salud por reducción de los accidentes viales, entre otros).

## II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

### A. Instrumentos de financiamiento

- 2.1 El programa es una operación Global de Obras Múltiples (GOM) (§1.22), dado que financia obras similares e independientes atendiendo a criterios de elegibilidad. El plazo para el inicio material de las obras será de tres años y el plazo de desembolso será de cinco años. Ambos plazos se contabilizan a partir de la fecha de vigencia del contrato de préstamo. El cronograma previsto de desembolsos es el siguiente:

**Cuadro 3. Cronograma de desembolsos del programa (en miles de US\$)**

	2017	2018	2019	2020	2021	Total
<b>Monto</b>	3.409	19.674	27.573	9.466	1.875	62.000
<b>%</b>	5%	32%	44%	15%	3%	100

### B. Riesgos ambientales y sociales

- 2.2 De conformidad con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco (OP-703) la operación se clasifica como Categoría “B” por su impacto ambiental y social. Las obras comprendidas en este programa de obras múltiples incluyen la rehabilitación de 165 km de caminos vecinales, la rehabilitación y/o reemplazo de 600 m de puentes de madera por puentes de hormigón armado y el mantenimiento de caminos vecinales existentes en los departamentos de Itapúa, Alto Paraná, Cordillera, San Pedro y Canindeyú. La rehabilitación de caminos consiste en mejorar la capa de rodadura. El programa no incluye la ampliación del ancho de la calzada ni la rectificación del trazado por lo que la totalidad de las obras se realizarán en el derecho de vía existente sin la necesidad de la adquisición de terreno adicional, por lo cual no se prevé la necesidad de reasentamientos involuntarios. Los caminos vecinales que serán

apoyados por el programa han sido identificados por PVP departamentales con la participación activa de los pobladores de los respectivos departamentos.

- 2.3 La muestra representativa del programa incluye el empedrado de dos tramos en el Distrito de Itakyry en Alto Paraná y en el Distrito de Arroyos y Esteros en Cordillera de 35,1 y 10,8 km respectivamente, así como el enripiado de un tramo de 20,7 km en el distrito de General Resquín en San Pedro. Asimismo se reemplazarán 3 puentes de madera de 45 y un puente de 15 m lineales de longitud. El MOPC ha preparado una serie de análisis ambientales para las diferentes obras, incluyendo planes de gestión ambiental, mismos que sirvieron para obtener las licencias ambientales para estas obras de la muestra. Los impactos negativos que se generarán se consideran de baja a mediana magnitud y de corta duración e incluyen la generación de polvo, residuos, aumento de ruido, etc. y riesgos de salud ocupacional. Estos impactos son manejables a través de procedimientos estándar y buenas prácticas. Los caminos vecinales se encuentran en áreas donde se realizan principalmente actividades agrícolas y se anticipa que el mejoramiento de caminos incrementará la productividad y facilitará el transporte de los productos. Tanto los caminos como puentes se encuentran lejos de áreas ecológicas e indígenas.
- 2.4 Este programa dará continuidad al enfoque del programa anterior de caminos vecinales (3363/OC-PR) y en general al enfoque de otras operaciones previas del Banco con el MOPC. De esta manera, al ser un programa GOM, el manejo ambiental y social de nuevas obras se realizará de conformidad con el Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) de 3363/OC-PR, el cual ha sido diseñado para cumplir con las políticas de salvaguardias ambientales y sociales del Banco. El MGAS especifica un proceso de categorización ambiental que: (i) define los requerimientos de evaluación, seguimiento y reporte para cada obra; (ii) incluye protocolos para la recepción y resolución de quejas y reclamos a ser seguidos durante las obras; (iii) establece procedimientos específicos para incorporación, en los pliegos de licitación de las obras; (iv) define el cumplimiento del plan de gestión ambiental y social de cada proyecto; y (v) describe las correspondientes especificaciones técnicas ambientales. El MGAS hace parte integral del Reglamento Operativo (ROP). **La puesta en vigencia, por medio de resolución ministerial, del marco de gestión ambiental y social del MOPC, cuya base será el Sistema de Gestión Ambiental y Social (SIGAS), formará parte de las condiciones previas al primer desembolso.** Además se han definido las siguientes condiciones especiales de ejecución: (i) previo al inicio de cada una de las obras de rehabilitación de caminos y construcción de puentes, el OE deberá entregar al Banco evidencia de la contratación de la empresa fiscalizadora correspondiente; y (ii) previo al inicio de cada una de las obras, el OE deberá entregar al Banco evidencia de que cuenta con la licencia ambiental correspondiente. También incluirá actividades de supervisión ambiental y social independientes.
- 2.5 En el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) ([EER#4](#)) se incluye más información sobre el cumplimiento de las políticas ambientales del Banco, detalle de los impactos a generarse y las medidas de seguimiento y supervisión que se efectuarán durante la ejecución.

## C. Riesgos fiduciarios y de ejecución

- 2.6 La DCV del MOPC cuenta con experiencia en la aplicación de los procedimientos y normas del Banco. Sin embargo, se han identificado áreas susceptibles de mejoras, tales como planificación, organización, administración de personal, administración de bienes, y control interno, que de acuerdo al último estudio del Sistema de Evaluación de Capacidad Institucional (SECI) ([EEO#12](#)), presentan niveles de desarrollo medio o incipiente y riesgo medio. Estas necesidades surgen de las sucesivas reorganizaciones institucionales aún no asentadas por completo y de la gran cantidad de proyectos con múltiples organismos financiadores externos que superan la capacidad de recursos humanos capacitados asignados a las tareas de planificación, adquisiciones, gestión administrativa financiera y control de los proyectos en curso. Para mitigar este riesgo, una ECATEF apoyará a la UEP en la gestión y coordinación general de la ejecución del programa (§3.1). A su vez, se han identificado las siguientes medidas que se incorporarán al ROP actualizado (§3.2): (i) organigrama y perfiles de los cargos de la UEP de acuerdo a las necesidades incrementales de la operación; (ii) actividades de control con base en los resultados de los análisis de riesgos; y (iii) planes de capacitación a los miembros de la UEP y de la consultora de apoyo, en temas fiduciarios. Por otra parte, en el marco de la operación PR-L1075<sup>33</sup>, se está impulsando el desarrollo de una política de recursos humanos para el MOPC y el fortalecimiento de la dirección de auditoría interna, la armonización de los sistemas contables y financieros y la capacitación a la Unidad Operativa de Contrataciones (UOC)<sup>34</sup> en procedimientos de adquisición del Banco. Estas actividades contribuirán adicionalmente a la mitigación de los riesgos clasificados como medio referentes a: (i) un limitado monitoreo de la inversión por parte de la Auditoría Interna del MOPC; y (ii) a la presentación de informes financieros extemporáneos, y/o inconsistencia en la información. El riesgo de retraso en el inicio de la ejecución del programa, será mitigado con reuniones y presentaciones técnicas a diferentes actores que inciden en el proceso de aprobación; y el riesgo de que el elevado número de licitaciones de obras exceda la capacidad de oferta del mercado de contratistas locales, será mitigado mediante la conformación de paquetes de obra que permitan la participación de oferentes internacionales y además se establecerán incentivos en las cláusulas contractuales por cumplimientos y terminaciones de obras anticipadas.

## D. Otros riesgos del proyecto

- 2.7 **Costos adicionales.** Para reducir el riesgo de costos adicionales se ha realizado una revisión de los diseños de ingeniería y actualización de los costos de los tramos de la muestra y los resultados han sido considerados en el presupuesto del programa. Todos los diseños estarán de acuerdo a las normas establecidas en el manual de carreteras del Paraguay<sup>35</sup>, unificando especificaciones técnicas y reduciendo la probabilidad que: (i) las ofertas

<sup>33</sup> La operación 2934/OC-PR "Programa de Corredores de Integración, Rehabilitación y Mantenimiento Vial, Fase II", tuvo elegibilidad en Diciembre de 2014 e incluye un subcomponente de capacitación por US\$320.000.

<sup>34</sup> Creada por Resolución Ministerial 81/2004, con funciones de ejecutar los procedimientos de planeamiento, programación presupuesto y contratación, previstos en la Ley 2051/2003 de contrataciones públicas.

<sup>35</sup> Creado por Resolución Ministerial 1865/12, del 19 de septiembre de 2012.

superen el presupuesto estimado debido a la falta de detalle del diseño; (ii) se produzcan cambios sustanciales en el diseño y/o las cantidades de obra durante la construcción; y (iii) se extiendan los plazos de obra por revisiones del diseño y/o incremento de las cantidades, resultando en aumentos de costos. También se ha realizado una revisión de los procesos licitatorios de obras de mejoramiento y de reemplazo de puentes realizados en los últimos años por el MOPC para garantizar que los costos promedios adoptados por el programa se encuentran actualizados y son compatibles con las ofertas del mercado.

- 2.8 **Sostenibilidad de las inversiones.** El programa financiará el mantenimiento de los tramos intervenidos por un plazo promedio de tres años<sup>36</sup> a partir de la conclusión de las obras de mejoramiento. Durante la preparación de la operación se ha realizado un análisis de los resultados encontrados con la implementación del PGM hasta el momento ([EEO#9](#)) y las lecciones aprendidas ya están siendo incorporadas en la ejecución del 1297/OP-PR, 3363/OC-PR y en el diseño de esta operación. Asimismo, de acuerdo con los criterios de elegibilidad establecidos (§1.22), los tramos intervenidos contarán con el compromiso de los municipios<sup>37</sup> beneficiarios de cofinanciar el mantenimiento rutinario del mismo; el cofinanciamiento podrá ser realizado en especie (equipos, combustible, operadores, etc.) y/o recursos financieros (en función de la capacidad financiera de cada municipio resultante del nivel de transferencia de recursos que reciben). Por otra parte, con recursos del PR-L1019, se está avanzando en la contratación de estudios relacionados a la implementación de un fondo vial<sup>38</sup>, que permitiría destinar mayores recursos al mantenimiento vial. **Como parte de las condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso, la presentación al Banco por parte del Organismo Ejecutor (OE), del plan de mantenimiento de las obras previstas en el presente programa.**

### III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

#### A. Resumen de los arreglos de implementación

- 3.1 **Prestatario y Organismo Ejecutor (OE).** El prestatario será la República del Paraguay y el OE es el MOPC, a través de la DCV. EL MOPC designará a la DCV como UEP que coordinará y articulará con la Dirección de Gestión Socio Ambiental (DGSA) y la Unidad Operativa de Contrataciones (UOC) lo referente a la ejecución del Programa en los temas que hacen a la competencia de estas reparticiones; y también a través de la Dirección de Crédito Público del Viceministerio de Administración y Finanzas (VMAF) en lo relacionado a la

<sup>36</sup> Los proyectos se incorporan a un sistema de mantenimiento conforme finaliza su ejecución. Es por esto que algunas obras estarán cubiertos por más tiempo que otros, dentro del ámbito del Programa, por tener la operación de préstamo un plazo finito.

<sup>37</sup> El compromiso de contribuir al mantenimiento por parte de los municipios se refleja en una serie de convenios con grupos de municipios. En el momento hay convenios con los departamentos de Alto Paraná, Itapúa, Guairá, Caazapá y Canindeyú. Esos convenios hacen parte de la estrategia del MOPC que incluye además contratos de mantenimiento (Amambay, San Pedro y Concepción) y se reflejan en el Plan de Mantenimiento ([EEO#9](#)) que debe de presentar el MOPC al BID como parte de las condiciones del contrato.

<sup>38</sup> El fondo vial está basado en la Ley 2148/2003 de creación del Sistema Vial Paraguayo (SIVIPAR), que aún no ha sido reglamentada. Los estudios del PNCR II, que serán concluidos a fines de 2015, analizarán la base legal existente y proveerán los lineamientos para la instrumentación del fondo.

administración financiera y contable de los recursos<sup>39</sup>. La UEP tendrá a su cargo la programación de la operación, desarrollando todas las acciones necesarias para la debida ejecución de sus componentes, los procesos de adquisiciones requeridos, la administración financiera, el monitoreo y seguimiento y la evaluación de los resultados. Las funciones de la UEP se detallan en el [Anexo III](#). La UEP contará con el apoyo de una ECATEF integrada por profesionales con experiencia en la ejecución de proyectos similares y que apoyarán la preparación de especificaciones técnicas para contratación de servicios y obras, planificación y programación de las actividades del programa, revisión de diseños, supervisión técnica y ambiental de obras, adquisiciones y control financiero, aspectos socio ambientales, auditoría interna, relaciones institucionales, monitoreo y evaluación, entre otros. **Serán condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso: (i) la designación de la Dirección de Caminos Vecinales (DCV) del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) como Unidad Ejecutora del Programa (UEP)<sup>40</sup>; y (ii) presentación de evidencia de que la ECATEF haya sido contratada y se encuentre en plena ejecución de sus actividades.**

- 3.2 **Reglamento Operativo del Programa (ROP).** Se cuenta con un ROP ([EEO#20](#)) para las operaciones en ejecución, que será actualizado, en el cual se establecen los términos, condiciones y alcance de funcionamiento de la UEP e incluyen los criterios de elegibilidad para financiamiento, procedimientos técnicos y socioambientales (¶2.2) y fiduciarios (¶2.6), arreglos institucionales, estándares de desempeño, y monitoreo y seguimiento establecidos en el IGAS, los convenios de mantenimiento (¶2.8) que suscribirá el MOPC con los municipios para el mantenimiento de las obras y un amplio sistema de monitoreo, seguimiento y evaluación de sus acciones y resultados. **Será condición contractual especial previa al primer desembolso la puesta en vigencia del ROP y sus respectivos anexos, en los términos previamente acordados con el Banco.**
- 3.3 **Adquisición de obras, bienes y servicios.** Las adquisiciones y contrataciones se realizarán de conformidad con las Políticas para la Adquisición de Obras y Bienes Financiados por el BID (GN-2349-9) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-9), ambas de marzo de 2011 y con las precisiones establecidas en el contrato de préstamo y el [Plan de Adquisiciones](#) (PA), en el cual se establece la modalidad de revisión, los procesos y el monitoreo de las adquisiciones dentro del programa. Todos los procesos de adquisiciones y/o contrataciones serán revisados por el Banco en forma ex ante.
- 3.4 **Desembolsos.** El préstamo se desembolsará bajo anticipos de fondos, estando la frecuencia de éstos determinada en función de la programación financiera del programa, a ser periódicamente actualizada por la UEP. El Banco podrá efectuar un nuevo anticipo de fondos cuando se haya justificado al menos el 80% del total de los fondos desembolsados en concepto de anticipo. La revisión financiera de las solicitudes de desembolso se realizará bajo modalidad ex post.

---

<sup>39</sup> Todo lo relacionado con desembolsos, administración de fondos y manejo de la cuenta única.

<sup>40</sup> La estructura de la DCV será la misma que la acordada para la operación 3363/OC-PR.



**B. Arreglos para el monitoreo de resultados**

- 3.5 El [Plan de Monitoreo y Evaluación](#), acompañará la ejecución de la operación en conformidad con los indicadores y las metas definidos en la matriz de resultados. Para ello, se utilizarán los siguientes instrumentos: (i) informes semestrales, indicando los avances logrados en los componentes y en el desempeño global del programa en base a los indicadores de la matriz de resultados, el seguimiento de la ejecución física y financiera en base al POA, al PEP y al PA, y de los desembolsos, y el cumplimiento de recomendaciones de la auditoría externa; (ii) estados financieros auditados; y (iii) informe de terminación del programa. El Banco realizará el seguimiento del programa mediante visitas de inspección y misiones de administración. El plan de seguimiento y evaluación será coordinado por la UEP, quien mantendrá los sistemas adecuados para compilar la información periódica de avance físico y financiero, y dispondrá de información actualizada referente al programa.
- 3.6 El OE presentará al Banco una evaluación final al haberse alcanzado el 100% de los desembolsos del programa. Esta evaluación incluirá al menos: (i) análisis de costo-beneficio ex post de las intervenciones realizadas, bajo la misma metodología del análisis ex ante, e incluirá la comparación de los resultados a efecto de verificar los supuestos y parámetros considerados, todo conforme al detalle establecido en el [Plan de Monitoreo y Evaluación](#); (ii) los resultados de la ejecución financiera; (iii) el cumplimiento de las metas establecidas, de acuerdo a los indicadores de resultados acordados; y (iv) el cumplimiento de los compromisos contractuales.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo			
Resumen			
I. Alineación estratégica			
1. Objetivos de la estrategia de desarrollo del BID		Alineado	
Programa de préstamos	-Préstamos a países pequeños y vulnerables -Préstamos para reducción de la pobreza y promoción de la equidad -Préstamos en apoyo de iniciativas sobre cambio climático, energía renovable y sostenibilidad del medio ambiente		
Metas regionales de desarrollo	-Cobertura de caminos pavimentados (km/km2)		
Contribución a los productos del Banco (tal como se define en el Marco de Resultados del Noveno Aumento)	-Km de caminos interurbanos construidos, mantenidos o mejoradas		
2. Objetivos de desarrollo de la estrategia de país		Alineado	
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2769	Mejorar la infraestructura de transporte	
Matriz de resultados del programa de país	GN-2805	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2015.	
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)			
II. Resultados de desarrollo - Evaluabilidad		Evaluable	Ponderación
		8.3	10
3. Evaluación basada en pruebas y solución		8.0	33.33%
3.1 Diagnóstico del Programa		3.0	
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		2.4	
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		2.6	
4. Análisis económico ex ante		10.0	33.33%
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, Análisis Costo-Efectividad o Análisis Económico General		4.0	
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados		1.5	
4.3 Costos Identificados y Cuantificados		1.5	
4.4 Supuestos Razonables		1.5	
4.5 Análisis de Sensibilidad		1.5	
5. Evaluación y seguimiento		7.1	33.33%
5.1 Mecanismos de Monitoreo		2.5	
5.2 Plan de Evaluación		4.6	
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación			
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad		Medio	
Se han calificado todos los riesgos por magnitud y probabilidad		Sí	
Se han identificado medidas adecuadas de mitigación para los riesgos principales		Sí	
Las medidas de mitigación tienen indicadores para el seguimiento de su implementación		Sí	
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		B	
IV. Función del BID - Adicionalidad			
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales			
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Sí	Administración financiera: Presupuesto, Tesorería, Contabilidad y emisión de informes. Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información.	
No-Fiduciarios			
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:			
Igualdad de género			
Trabajo			
Medio ambiente	Sí	Como parte de la preparación del programa, se elaboró un Anexo Técnico sobre la resiliencia de la infraestructura vial de Paraguay, en el que se aborda el tema de la vulnerabilidad y la adaptación al cambio climático. Se han previsto los recursos y conocimientos para la adaptación del diseño técnico de las obras civiles y luego su construcción, como una medida de adaptación y previsión de los posibles efectos negativos del cambio climático.	
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto			
La evaluación de impacto ex post del proyecto arrojará pruebas empíricas para cerrar las brechas de conocimiento en el sector, que fueron identificadas en el documento de proyecto o el plan de evaluación.			

La operación busca financiar el mejoramiento y mantenimiento de caminos vecinales y la reemplazo de puentes de madera, con el objetivo de mejorar la conectividad de las zonas rurales de la Región Oriental (RO) del Paraguay proveyendo mejor acceso de las zonas productivas a puntos de consumo, para con ello incrementar la producción agrícola en las zonas de intervención del proyecto y beneficiar a sus pobladores.

El diagnóstico documenta las condiciones del estado y cobertura de los caminos vecinales a nivel regional y de la muestra como factor causal principal de los problemas específicos, que son los elevados costos de operación vehicular, los tiempos de recorrido de viaje y volumen de tránsito. Asimismo, se realiza un diagnóstico con respecto a la temática de género y la participación de la mujer en trabajos no tradicionales en el sector de la construcción. La lógica del programa es sólida y en general la matriz de resultados está bien definida y presenta los indicadores asociados a los objetivos y componentes del proyecto. Sin embargo, algunos de los resultados provistos son amplios y podrían haberse acotado para mantener la consistencia con los objetivos específicos definidos por la operación y con los indicadores propuestos. El indicador de resultado de género planteado carece de una línea de base, lo que sugiere que los proveedores de servicios que se presentarán a los trabajos a realizar por la intervención carecen de mujeres para llevar a cabo actividades de trabajos no tradicionales. Tendría que haberse definido de manera que permitiese medir la efectividad ex post y el efecto del proyecto para determinar su contribución a la reducción de la brecha de género y al empoderamiento de la mujer.

El análisis económico es sólido y los supuestos están documentados. Se presentan estimaciones detalladas de costos y beneficios de la intervención para los escenarios con y sin proyecto. Los principales motores de los beneficios sociales netos incrementales son la reducción en aproximadamente 30%, tanto de los costos de operación vehicular como de los tiempos de viajes, e incrementos en la producción agrícola, entre otros. Bajo todos los escenarios simulados el proyecto resulta beneficioso. El proyecto presenta una plan de monitoreo y evaluación completo. El análisis de costo-beneficio ex post proveerá conocimiento sobre la efectividad real de las medidas implementadas.

Finalmente, con respecto a los riesgos y las medidas de mitigación, existen cinco riesgos medianos esperados, por lo que la operación se ha clasificado como de riesgo medio. Los dos primeros relacionados a la dificultad en el proceso de ejecución y ampliación de contrato de la Empresa Consultora de Apoyo Técnico y Fiduciario (ECATEF) y un elevado número de licitaciones. Los siguientes dos, se refieren a los procesos de monitoreo y rendición de cuentas del ejecutor y el último riesgo está relacionado a los atrasos que se pudieran presentar para el inicio de la ejecución. El proyecto ha presentado medidas de mitigación para todos los riesgos identificados.



## MATRIZ DE RESULTADOS

<b>Objetivo general del programa:</b> El objetivo general del programa es mejorar la conectividad de las zonas rurales de la Región Oriental (RO) del país, proveyendo mejor acceso de las zonas productivas a puntos de consumo.		
Indicadores de impacto	Línea de Base	Meta (2021)
Valor agregado bruto (en USD) de la producción agrícola en el área de influencia <sup>1</sup> de los caminos intervenidos en la Región Oriental <sup>2</sup>	US\$15.251.507	US\$21.977.286

<b>Resultados esperados del programa</b>	i. Reducción de los costos generalizados de transporte de los usuarios de los caminos intervenidos y mejora de la calidad de la infraestructura provista en la Región Oriental del país <sup>3</sup> .
--	--

Indicadores de resultados	Línea de Base (2015)		Meta (2021)		Medios de verificación / Comentarios
Costos promedio de operación por vehículo-kilómetro (en \$US) en los caminos intervenidos por el programa <sup>4</sup>	Promedio flota <sup>5</sup>	0,62	Promedio flota	0,43	Highway Development and Management (HDM-4) – Evaluación económica ex-post bajo la modalidad de Análisis Costo – Beneficio. DCV-EI Banco.
Tiempo promedio de recorrido por vehículo (en minutos) en la longitud total de los tramos intervenidos <sup>6</sup>	Promedio flota <sup>5</sup>	41	Promedio flota	28	HDM-4 – Evaluación económica ex-post bajo la modalidad de Análisis Costo – Beneficio. DCV-EI Banco.

<sup>1</sup> El área de influencia está definida para cada tramo. La composición de la producción agrícola se incluyen en la Evaluación Económica. Ver Anexo (EEO#5). El Área de Influencia (AI) de cada tramo es delimitada como la superficie circundante en aproximadamente 6 km a ambos lados del camino, considerándose las características topográficas, geográficas, productivas y socioeconómicas, la red vial existente complementaria al tramo en estudio y el comportamiento del tráfico.

<sup>2</sup> La línea de base corresponde al valor agregado bruto de la producción agrícola en el AI de los caminos considerados en la muestra representativa del programa (valuada a precios de 2015). La meta a 2020, estimada preliminarmente, corresponde al valor de la producción en igual área geográfica, valuada a los precios considerados en la valuación de la línea de base. Fuente: Censos Agropecuario 2008 y actualizaciones anuales de los mismos realizadas por el Ministerio de Agricultura y Ganadería ([www.mag.gov.py](http://www.mag.gov.py)).

<sup>3</sup> Los tramos de la muestra son: (i) San Vicente-Arroyo Itanara (Depto. San Pedro) Ruta 3; (ii) Costa Pucu-Pirapomi (Depto. Coredillera); y (iii) Itakyry-Col. Ykua Pora- Rancho Alegre (Depto. Alto Paraná). Los demás tramos se han preseleccionados y se verificará que cumplan los criterios de elegibilidad.

<sup>4</sup> Los valores de los indicadores, tanto en la línea de base como al final del programa, han sido calculados con la aplicación del modelo HDM 4 en los caminos de la muestra intervenidos por el Programa. Para detalles de cálculo ver Plan de Monitoreo y Evaluación del Programa

<sup>5</sup> Para el promedio de la flota se consideran los valores de Automóvil, Autobuses y camiones.

<sup>6</sup> Los valores de los indicadores, tanto en la línea de base como al final del programa, han sido calculados con la aplicación del modelo HDM-4 en los caminos de la muestra intervenidos por el Programa. Para detalles de cálculo ver Plan de Monitoreo y Evaluación del Programa

<b>Resultados esperados del programa</b>	ii. Promover y mejorar las condiciones de conectividad y acceso del transporte de carga y pasajeros a la infraestructura vial de los tramos intervenidos en la red vial de la RO.
--	---

Indicadores de resultados	Línea de Base (2015)	Meta (2021)	Medios de verificación / Comentarios
Tránsito Promedio Diario Anual (TPDA)	251	509 <sup>7</sup>	Considera todos los tipos de vehículos; resulta del promedio de los TPDA de los tramos de la muestra, ponderados por la longitud de cada tramo. Fuente: conteos de tránsito realizados por la DCV. Responsable: DCV-El Banco.
% de días en el año con los caminos transitables	80	100	La Línea de base se estimó con base en registros pluviométricos oficiales e informes de mantenimiento de la DCV. Los caminos serán transitables en todo tiempo una vez sean intervenidos. Verificación: Reporte de estado de la Red Vial - DCV Responsable: DCV-El Banco.

<b>Resultados esperados del programa</b>	iii. Mejorar la inclusión laboral de la población local, y particularmente del empleo femenino en los trabajos de construcción y mantenimiento de los caminos intervenidos por el programa <sup>8</sup>
--	---

Indicadores de resultados	Línea de Base (2015)	Meta (2020)	Medios de verificación / Comentarios
% de los empleos no tradicionales <sup>9</sup> que corresponden a mujeres en las obras financiadas por el programa.	0 <sup>10</sup> (por definición del indicador)	20%	Informes de obra y mantenimiento de la DCV en el que se detalla la composición (género y lugar de residencia) del personal empleado. Responsable: DCV-El Banco.

<sup>7</sup> El total de 509 veh/día se compone de 325 veh/día de Tránsito Normal y de 184 veh/día de Tránsito Inducido y Generado.

<sup>8</sup> Ver Plan de Acción de Género [EEO#13](#).

<sup>9</sup> Entendido como empleo no tradicional, a las tareas que culturalmente son atribuidos solo a los hombres, pero que en la práctica no debiera existir ninguna restricción o limitación para que lo realicen las mujeres.

<sup>10</sup> El indicador busca captar el porcentaje de mujeres en el total del empleo directo que se generará con la intervención vial. La línea de base es cero por definición, ya que aún no existe intervención vial ni empleo directo asociado.

Productos esperados del programa								
<b>Componente 1. Obras civiles</b>	(i) Obras de mejoramiento de caminos; (ii) sustitución de puentes de madera; y (iii) mantenimiento.							
Indicadores de producto	Línea de Base (2015)	2017	2018	2019	2020	2021	Meta acumulada	Medios de verificación / Comentarios
Km de caminos vecinales mejorados intervenidos por el programa en la RO <sup>11</sup>	0	0	0	65	100	0	165	Acta de recepción provisoria de las obras. DCV-EI Banco. Observación: Contribuye al indicador sectorial de “km de carreteras interurbanas mantenidas o mejoradas”
Km de caminos mantenidos intervenidos por el programa anualmente en la RO <sup>12</sup>	0	131	427	684	713	713	713	Informes de mantenimiento de la DCV en el que se detalla los tramos incorporados a un esquema de conservación del PGM. DCV-EI Banco. Observación: Contribuye al indicador sectorial de “km de carreteras interurbanas mantenidas o mejoradas”
Metros lineales de puentes de hormigón construidos en la red vial de la RO	0	0	0	405	195	0	600	Acta de recepción provisoria de las obras. DCV-EI Banco.
Número de mujeres capacitadas por el programa en empleos no tradicionales del sector vial.	0	30	40	30	0	0	100	Informes de la DCV de la ejecución de los planes de Capacitación DCV-EI Banco.

<sup>11</sup> El mejoramiento de caminos implica la realización de obras de enripiado, empedrado o incorporación de tecnologías de estabilización, que permiten la transitabilidad permanente de los mismos durante todo el año.

<sup>12</sup> Los km reportados son acumulativos considerando que los km que van siendo incorporados al esquema de mantenimiento se siguen interviniendo en los años subsiguientes.

## **ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS**

**País:** República del Paraguay  
**Nombre del proyecto:** Programa de Mejoramiento de Caminos Vecinales II  
**Número del proyecto:** PR-L1092  
**Organismo Ejecutor (OE):** Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)  
**Preparado por:** Alberto de Egea, Raúl Lozano y Mariano Perales (FMP/CPR)

### **I. RESUMEN EJECUTIVO**

- 1.1 La evaluación institucional para la gestión fiduciaria del proyecto fue realizada con base en: (i) el contexto fiduciario del país; (ii) los resultados de la evaluación de riesgos fiduciarios y taller Gestión de Riesgos de Proyecto (GRP); y (iii) el reciente análisis de actualización del Sistema de Evaluación de la Capacidad Institucional (SECI) realizado al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) en el marco del programa 3363/OC-PR. Como resultado de esta evaluación se han elaborado los acuerdos fiduciarios de adquisiciones y gestión financiera que se aplicarán para la ejecución del proyecto.

### **II. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL PAÍS**

- 2.1 En términos generales, los sistemas nacionales de gestión financiera tienen un nivel de desarrollo medio. Estos requieren ser complementados, para efectos de la ejecución de los proyectos que financia el Banco, en lo referente a reportes financieros específicos, estos se ejecutan mediante sistemas contables auxiliares. Las herramientas de control financiero como el SIAF, SICO y otros subsistemas, permiten a los ejecutores gestionar vía Banco Central las transferencias de los pagos a los proveedores de bienes y servicios en condiciones aceptables. La integración de éstos permitirá en un futuro cercano contar con los EFA del programa o proyecto elaborados desde el SIAF; mientras tanto se apoya en sistemas paralelos. Con respecto al control externo, actualmente el mismo se realiza a través de firmas auditoras privadas, sin embargo, se está trabajando en un piloto con la contraloría general de la República para que en el corto plazo asuma la ejecución de la auditoría de proyectos financiados por el Banco.
- 2.2 En cuanto al Sistema de Información de Contrataciones Públicas (SICP) que ya viene siendo utilizado en forma plena en las operaciones del Banco, se agrega la utilización de los subsistemas nacionales de Subasta a la Baja Electrónica (SBE) y Licitación por Concurso de Ofertas (LCO) para aquellos montos y categorías que están establecidos en el acuerdo de uso de dichos subsistemas suscrito entre el país y el Banco el 17 de junio de 2014.

### **III. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR**

- 3.1 El prestatario será la República del Paraguay y el Organismo Ejecutor (OE) será el MOPC, a través de una Unidad Ejecutora del Programa (UEP), a ser creada previo al primer desembolso del préstamo, con el personal especializado previamente acordado con el Banco, quien gestionará los aspectos técnicos y fiduciarios de la operación a través de las divisiones responsables (Unidad de Administración y Finanzas (UAF) y la Unidad Operativa de Contrataciones

(UOC). La UEP estará constituida en la Dirección de Caminos Vecinales (DCV), y contará a nivel ejecutivo con el apoyo de personal incremental clave, y a nivel operativo, el jefe de equipo de proyecto ha informado que se contará con el apoyo de una Empresa Consultora de Apoyo Técnico y Fiduciario (ECATEF), cuya contratación será condición previa a la adjudicación de la primera obra financiada por el programa.

- 3.2 Las áreas de riesgo que presentan secuelas de las sucesivas reorganizaciones institucionales no asentadas por completo en la actualidad, son también exigidas ante la cantidad de proyectos con múltiples organismos financiadores externos que superan la capacidad de recursos humanos capacitados asignados a las tareas de planificación, adquisiciones, gestión administrativa financiera y control de los proyectos en curso.
- 3.3 Conforme al estado actual de la ejecución de la Fase II del PNCR-2, a través de sus operaciones 2163/OC-PR y 2164/BL-PR, caracterizado por considerables atrasos en prácticamente todos sus componentes, se ha detectado como un factor transversal disparador de altas probabilidades de generar riesgos de medio impacto negativo para el logro de los objetivos del programa en el marco de los alcances, plazos y costos (calidad) estimados inicialmente, el problema de la asignación de recursos humanos idóneos y oportunos. La principal debilidad detectada (ver actualización del SECI) está relacionada con la insuficiencia de recursos humanos de mando medio (operativos) para el óptimo desempeño de las tareas necesarias. Esto que se detecta como un problema sería mitigado con la contratación de la ECATEF como se indica en (§3.1) y (§4.2).

#### **IV. EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS FIDUCIARIOS Y ACCIONES DE MITIGACIÓN**

- 4.1 De las evaluaciones del SECI y GUS realizadas en operaciones anteriores, podemos inferir que las oportunidades de mejoras en el MOPC, para este proyecto y otros en futuro, deben estar concentradas en: (i) fortalecimiento de las áreas de planificación, contabilidad, y auditoría interna; y (ii) una revisión y actualización de los procesos que van desde adquisiciones hasta tesorería.
- 4.2 **Gestión de adquisiciones**
- (i) Para el Sistema de Administración de Bienes y Servicios (SAB) la actualización del SECI ha arrojado una calificación de 77,14% equivalente a un desarrollo mediano con nivel de riesgo medio.
  - (ii) La problemática descrita en el capítulo III requiere la aplicación de medidas de mitigación urgentes, para lo cual se propone dentro del ámbito de la DCV, establecer la UEP, con responsabilidad directa y transversal en todos los procesos vinculados a la gestión de la ejecución del programa y orientada al cumplimiento de los objetivos propuestos, y a este fin, se ha identificado como condición previa a la adjudicación de la primera obra financiada por el programa, el hito que la UEP haya contratado a la ECATEF, que deberá proveer recursos humanos para gestiones técnicas, fiduciarias y logísticas, que reúnan los perfiles definidos por la UEP requeridos para la ejecución del programa. Esta empresa también deberá proveer equipos e insumos informáticos, *software* y mobiliario necesario, alquiler de espacio físico, etc. para constituirse en soporte técnico del equipo de proyecto de la UEP. El riesgo identificado en el ámbito fiduciario, sería que no se pueda contar en tiempo oportuno con el concurso de la firma consultora de apoyo a la UEP,

para lo cual la DCV deberá acordar con el Banco, con suficiente tiempo de antelación a la entrada en vigencia de la operación, los respectivos términos de referencia e iniciar el llamado para el proceso de selección ad referendum de la aprobación del préstamo por el país.

#### **4.3 Gestión financiera**

- (i) el personal de la DCV cuenta con la experiencia en ejecución de proyectos financiados por el BID sin embargo se ven superados en cuanto a la capacidad de administrar los proyectos así como la elaboración de planes de ejecución a corto, mediano y largo plazo, lo que llevaría a un riesgo de imprecisión, lentitud y posibles errores de contabilización y registro;
- (ii) la unidad de control interno carece de planes de gestión que incluya la supervisión del proyecto; y
- (iii) la alta dependencia de unidades internas que ayudan a la lentitud y falta de prioridad de atención a los recursos del proyecto.

### **V. ASPECTOS A SER CONSIDERADOS EN LAS ESTIPULACIONES ESPECIALES DEL CONTRATO**

- 5.1 Los aspectos a ser considerados en las estipulaciones especiales del contrato son las siguientes: (i) el Banco desembolsará los recursos del proyecto bajo la modalidad de anticipos de fondos, con base en las necesidades de liquidez del programa para un período máximo de seis meses o diferente conforme a lo establecido en la OP-273-6, de conformidad con el cronograma de inversiones y el flujo de recursos requeridos para dichos propósitos; (ii) el tipo de cambio acordado con el ejecutor para la rendición de cuentas será el tipo de cambio de la fecha de conversión de los recursos conforme a la tasa establecida por el BCP; y (iii) los estados financieros anuales del proyecto, serán auditados por la contraloría general de la República o una entidad de auditores independientes aceptada por el Banco, de acuerdo con sus requerimientos (OP-273-6), y términos de referencia previamente aprobados por el Banco. Los estados financieros auditados del proyecto serán enviados al Banco a más tardar cuatro meses después del cierre de cada ejercicio económico o en otro plazo que las partes acuerden, de conformidad con los procedimientos y los términos de referencia previamente acordados con el Banco.

### **VI. ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ADQUISICIONES**

- 6.1 Las Políticas de Adquisiciones que aplican para este préstamo son la GN-2349-9 y la GN-2350-9. Asimismo, el Directorio del Banco aprobó (GN-2538-11) el uso de los subsistemas de Subasta a la Baja Electrónica (SBE) y LCO, del sistema de contrataciones pública de Paraguay (Ley 2051/03). El uso de otros sistemas nacionales aprobados con posterioridad a la aprobación del proyecto será de aplicación automática y así se indicará en el Plan de Adquisiciones (PA).

- 6.2 **Adquisiciones de Obras, Bienes y Servicios Diferentes de Consultoría.** Los contratos de obras, bienes y servicios diferentes de consultoría<sup>1</sup> sujetos a Licitación Pública Internacional (LPI) se ejecutarán utilizando los Documentos Estándar de Licitaciones (DEL) emitidos por el Banco. Las licitaciones sujetas a Licitación Pública Nacional (LPN) se ejecutarán usando documentos de licitación nacional acordados con el Banco. La revisión de las especificaciones técnicas de las adquisiciones durante la preparación de procesos de selección, es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto. Inicialmente no se prevé procesos de selección que serán contratados de forma directa<sup>2</sup>.
- 6.3 **Selección y contratación de consultores.** Los contratos de servicios de consultoría generados bajo el proyecto se ejecutarán utilizando la Solicitud Estándar de Propuestas (SEP) emitida o acordada con el Banco. La revisión de términos de referencia para la contratación de servicios de consultoría es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto. Se prevé para esta operación la contratación directa de una Empresa Consultora de Apoyo Técnico y Fiduciario (ECATEF). Esta empresa sería la misma que inicialmente fuera contratada con los fondos del PR-L1019 por medio de un proceso competitivo conforme a la política GN-2350-9. Asimismo, esta misma empresa, siempre que su evaluación haya resultado positiva y haya sido contratada en forma directa con aprobación del CAP y fondos del PR-L1084, podrá ser contratada en forma directa con fondos de la PR-L1092, toda vez que en su anterior contratación directa se haya dado cumpliendo a las indicaciones de los párrafos 3.9, 3.10 (a) y 3.11 de la GN-2350-9<sup>3</sup>.
- (i) **La selección de los consultores individuales.** Se prevé la contratación de consultores individuales para la coordinación general, administrativa y técnica de la UEP.
  - (ii) **Capacitación.** Se prevé que podrán contratarse actividades de capacitación en el marco del Componente 3.
  - (iii) **Uso de sistema nacional.** Conforme a la GN-2538 de octubre del 2013, el uso de los subsistemas de SBE, y LCO del Sistema de Contrataciones Pública de Paraguay (SCSP) en las operaciones financiadas por el Banco será aplicable a: (a) todos los contratos de bienes y servicios diferentes a los de consultoría afectos al uso de subasta a la baja electrónica según lo dispone el SCSP, cuyo monto sea menor al límite establecido por el Banco para la aplicación del método de comparación de precios para bienes comunes (referencialmente US\$250.000; (b) todos los contratos de obras cuyo monto sea menor al límite establecido por el Banco para la aplicación del método de comparación de precios para obras sencillas (referencialmente US\$250.000), y contratos de bienes y servicios diferentes de consultoría hasta el monto establecido por el Banco para la aplicación del método de comparación de precios para bienes y servicios no comunes (referencialmente US\$50.000); y (c) los contratos por montos iguales o

<sup>1</sup> Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras financiadas por el Banco ([GN-2349-9](#)) párrafo 1.1: Los servicios diferentes a los de consultoría tienen un tratamiento similar a los bienes.

<sup>2</sup> Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras financiadas por el Banco ([GN-2349-9](#)) párrafo 3.6: Las contrataciones directas deben tener debidas justificaciones.

<sup>3</sup> Política para la Selección y Contratación de Servicios de Consultoría (GN-2350-9) párrafo 3.9 y ss.: Las selecciones directas deben tener debidas justificaciones.

superiores a los antes mencionados, se regirán por los métodos previstos en las Políticas del Banco (GN-2349-9).

- 6.4 Se mantendrá la aplicabilidad de la Sección 1 de las Políticas del Banco (GN- 2349-9) en todos los contratos que se ejecuten independientemente de su monto o modalidad de contratación. Cualquier sistema o subsistema que sea aprobado con posterioridad será aplicable a la operación. El PA de la operación y sus actualizaciones indicará qué contrataciones se ejecutarán a través de los sistemas nacionales aprobados<sup>4</sup>.
- 6.5 **Gastos recurrentes.** No se prevé para esta operación.
- 6.6 **Adquisiciones anticipadas/financiamiento retroactivo.** No se prevé para esta operación.
- 6.7 **Preferencia nacional.** No se prevé para esta operación.

**Cuadro 1. Montos límites para LPI y Lista Corta con conformación internacional (en miles US\$):**

Método	LPI Obras	LPI Bienes y Servicios diferentes a la consultoría	Lista corta internacional en servicios de consultoría
<b>Monto límite</b>	US\$3.000	US\$250	US\$200

## 6.8 Adquisiciones principales

**Cuadro 2. Adquisiciones principales (en miles de US\$)**

Actividad	Tipo de Licitación	Fecha Estimada	Monto estimado
<b>Contratación de Obras</b>			<b>52.200</b>
Rehabilitación de Caminos Vecinales - Grupo 1: Itakyry - Arroyos y Esteros - Altos y Gral. Resquin. (66,51 km)	LPI	T2 - Año 1	13.200
Rehabilitación de Caminos Vecinales - Grupo 2: La Paz - Gral. Artigas Fram e illa Ygatimi Ype Jhu (99 km)	LPI	T2 - Año 2	24.800
Obras de Mantenimiento. Contratos Grupo 1: 102.79 km	LPI	T1 - Año 1	764
Obras de Mantenimiento. Contratos Grupo 2: 226.63 km	LPI	T1 - Año 2	1.359
Reemplazo de puentes - Grupo 1: Paraguarí - Misiones - Cordillera y San Pedro (405 ml)	LPI	T2 - Año 1	6.885
Firma Constructora para reemplazo de puentes - Grupo 2: Guaira - Alto Paraná y Amambay (195 ml)	LPI	T3 - Año 2	3.315
<b>Contratación Servicios de Consultoría</b>			<b>9.346</b>
Desarrollo de diseños de caminos - Grupo 2	SBMC	T4 - Año 1	1.820
Desarrollo de diseños de puentes - Grupo 2	SBMC	T3 - Año 1	780
ECATEF para el Programa PR-L1092	SD	T1 - Año 1	3.000
Fiscalización de rehabilitación de Caminos Grupo 1	SBMC	T2 - Año 1	875
Fiscalización de rehabilitación de Caminos Grupo 2	SBMC	T2 - Año 2	1.645
Fiscalización de reemplazo de puentes Grupo 1	SBMC	T1 - Año 1	460
Fiscalización de reemplazo de puentes Grupo 2	SBMC	T2 - Año 2	220

Ver [Plan de Adquisiciones completo.](#)

<sup>4</sup> En caso que el Banco valide otro sistema o subsistema, éste será aplicable a la operación, de acuerdo con lo establecido en el contrato de préstamo.



- 6.9 **Supervisión de adquisiciones.** Todos los procesos de adquisiciones y/o contrataciones regidos bajo las Políticas de Adquisiciones GN-2349-9 y GN-2350-9, serán revisados por el Banco en forma ex-ante, teniendo en cuenta la posición del Gobierno al respecto. La supervisión de todos los procesos de adquisiciones y/o contrataciones regidos bajo los subsistemas de SBE y LCO del sistema de contrataciones pública de Paraguay (GN-2538-11), se llevará a cabo por medio del sistema del país<sup>5</sup>.
- 6.10 **Disposiciones especiales.** No se prevé disposiciones especiales, adicionales a las indicadas en ¶5.1.
- 6.11 **Registros y archivos.** Para la preparación y archivo de los reportes del proyecto se deberán utilizar los formatos o procedimientos que han sido acordados y estarán descritos en el manual fiduciario de funciones y procedimientos del proyecto.

## **VII. ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS PARA LA EJECUCIÓN FINANCIERA**

### **A. Programación y presupuesto**

- 7.1 La programación, administración y ejecución del presupuesto es llevado por la dirección de administración y finanzas; bajo el sistema de presupuesto base cero. Se acordó que esta área será fortalecida mediante un personal incremental contratado por el proyecto que dedique a tiempo exclusivo para la planificación y monitoreo. Este apoyo permitirá elaborar los pronósticos de desembolso detallado y basado en tiempos reales cruzando con las actividades técnicas y de los procesos fiduciarios, detallando el grado de avance de estas actividades; asimismo las solicitudes de desembolso bajo sistema de planificación financiera con anticipos y renovaciones más asertivas, debiendo estar alineadas también con las herramientas del PEP, Plan Operativo Anual (POA), el PA y el presupuesto, entre otros.

### **B. Contabilidad y sistemas de información**

- 7.2 **Contabilidad.** El principio contable es de devengado, sin embargo, para el proceso de rendición de cuentas de los proyectos parcialmente financiados por el BID se trabaja con base de caja. El SIAF es el principal gestor de las transacciones de carácter presupuestal y contable, conectado al SICO como subsistema contable junto con otros subsistemas permiten bajar la información y elaborar reportes asequibles para el Banco y otras fuentes de financiamiento. Sin embargo, los registros contables del proyecto se llevarán en un sistema contable independiente al SIAF, el sistema integrado de facturación, desembolsos y contabilidad. Como tarea inmediata se acordó articular reuniones de trabajo entre el MOPC/BID/MH para elaborar un plan de implementación de la interface del sistema contable con el SICO. Mientras tanto se seguirán haciendo conciliaciones periódicas entre el SICO y el sistema contable del programa. Adicionalmente se acordó, incluir dentro del plan de auditoria, la evaluación periódica de la integridad de la información de los sistemas de

---

<sup>5</sup> Según el alcance de uso del sistema la supervisión puede ser complementada con las auditorías de proyectos, en cuyo caso se deberá hacer mención de ello en el presente anexo.

información contable y financiera; asimismo la elaboración e implementación de un manual de funciones del área financiera del MOPC.

**C. Sistemas de información**

- 7.3 El ejecutor cuenta con diversos sistemas de información interna y externa; la falta de una integración entre los mismos demanda la intervención de mayor tiempo en la elaboración y emisión de los reportes; sin embargo el MOPC ha venido cumpliendo con sus responsabilidades; se requiere el apoyo a la integración de sus sistemas de reportes que le permita integrar las herramientas de planificación y ejecución del proyecto.

**D. Desembolsos y flujo de caja**

- 7.4 Los desembolsos del programa serán desembolsados mediante anticipos, los cuales deberán ser corroborados mediante la presentación de un plan financiero detallado mensualmente por un período de seis meses y otro de larga duración, permitiendo determinar la demanda real del programa que se desprende del PEP, POA, y el PA. El ejecutor presentará en cada desembolso un plan financiero; así como el avance en el cumplimiento del plan de mitigación de riesgos encontrado. Los siguientes desembolsos estarán sujetos a la justificación del 80% del anticipo otorgado, o aquel que se determine conforme a la política OP-273-6. El plan financiero será coordinado previamente con la unidad técnica con el objeto de que éste se ajuste a los tiempos reales de los procesos de adquisiciones y desembolsos al interior del ministerio.

**E. Control interno y auditoría interna**

- 7.5 Con la finalidad fortalecer el plan de auditoría interna y lograr un mejor seguimiento a la supervisión de proyecto por parte de la auditoría interna, se contratará con recursos del programa un profesional en auditoría para fortalecer esta área.

**F. Control externo e informes**

- 7.6 El ejecutor, a través de la DCP, deberá presentar informes anuales de auditoría del programa, las cuales deberán ser realizadas por la contraloría general de la República o una entidad de auditores independientes aceptada por el Banco, de acuerdo con sus requerimientos (OP-273-6), y términos de referencia previamente aprobados por el Banco.

**G. Plan de supervisión financiera**

- 7.7 La supervisión financiera será dada por cuatro vías: (i) la primera por el control de los informes de desembolsos y visitas de revisión; (ii) la segunda por la visitas de supervisión programadas por el Banco in situ; (iii) por la información financiera proveniente de los estados financieros y emisión de reportes de ejecución; y (iv) a través de un personal del proyecto que tendrá la función de monitorear la ejecución del programa.

**H. Mecanismo de ejecución**

- 7.8 La UEP será responsable de: (i) la coordinación de todas las actividades relacionadas con el proyecto; (ii) la elaboración de los informes de avance físico financiero; (iii) la presentación de las solicitudes de no objeción y desembolso del préstamo, y el mantenimiento de registros contables que serán la fuente principal para la elaboración de dichas solicitudes y cualquier reporte financiero;

(iv) la implantación y mantenimiento de un sistema de control que garanticen el correcto uso de los recursos y el resguardo de los mismos así como el mantenimiento del archivo documentario de las transacciones; y (v) la preparación y actualizaciones del Informe Inicial del proyecto, los POA, los PA, los informes semestrales de seguimiento, los informes de evaluación, y el informe de terminación del proyecto, previo a la presentación de los mismos al BID. La UEP será responsable por el cumplimiento oportuno de las cláusulas y acuerdos del contrato de préstamo y de las actividades relacionadas con el proyecto.

- 7.9 **Reglamento Operativo del Programa (ROP):** (i) será consistente con las normas y políticas del MOPC y del Banco, así como con las leyes y prácticas financieras vigentes en el país; (ii) su aprobación y puesta en vigencia por la UEP a satisfacción del Banco constituiría condición previa para desembolso de recursos; y (iii) sus eventuales modificaciones requerirían la no objeción del Banco.

- I. **Otros acuerdos y requisitos de gestión financiera.** No aplica.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-\_\_\_/\_\_\_

Paraguay. Préstamo \_\_\_/OC-PR a la República del Paraguay  
Programa de Mejoramiento de Caminos Vecinales II

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República del Paraguay, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del Programa de Mejoramiento de Caminos Vecinales II. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$62.000.000, que formen parte de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el \_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 20\_\_)

LEG/SGO/CSC/IDBDOCS: 39900784  
Pipeline No.: PR-L1092