ABSTRACTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

I. INFORMACIÓN BÁSICA DEL PROYECTO

▪ País/Región:	CPR/CSC
▪ Nombre de la CT:	Diseños para la Red Vial Integradora del Paraguay y Elaboración de Estudios complementarios
▪ Número de CT:	PR-T1172
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Rafael Acevedo-Daunas (INE/TSP); Jefe de Equipo; Vera Lucia Vicentini (TSP/CAR); Luis Uechi (INE/TSP); Oscar Camé (ESG/CPR), Martín Sosa (CSC/CPR) y Santiago Fretes (CSC/CPR); Betina Hennig (LEG/SGO); Ernesto Monter (VPS/ESG); y Nayel Ureña (INE/TSP)
▪ Indicar si es:	Apoyo Operacional
▪ Préstamo Asociado	PR-L1080
▪ Referencia a la Solicitud: (IDBdocs #)	AM Programación 2014.
▪ Fecha del Abstracto de CT:	2 de Mayo de 2014
▪ Beneficiario:	República del Paraguay, Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto	Representación en Paraguay del Banco Interamericano de Desarrollo
▪ Financiamiento Solicitado del BID:	US$700.000
▪ Contrapartida Local:	US$175.000 (en especie)
▪ Periodo de Desembolso:	60 meses
▪ Fecha de Inicio Requerido:	Julio 2014
▪ Tipos de consultores:	Firmas Consultoras y Consultores Individuales
▪ Unidad de Preparación:	División de Transportes (INE/TSP)
▪ Unidad Responsable de Desembolso (UDR):	CSC/CPR
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	La CT no está incluida expresamente en la Estrategia del Banco con el País, sin embargo, es requerida para complementar estudios del proyecto de integración San Juan Nepomuceno – Ruta 6, que hace parte de la programación del 2014, según consta en la ayuda memoria (AM) de la misión de programación de cartera.
▪ CT incluída en CPD (s/n):	No (El préstamo asociado PR-L1080, ha sido incluido en el CPR del año 2014- AM Programación 2014)
▪ Prioridad Sectorial GCI-9:	Consistente con: (i) Infraestructura para la competitividad y el bienestar social; (ii) Integración internacional competitiva a nivel regional y mundial.

II. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN DE LA CT

2.1 En el año 2012, se elaboró el Plan Maestro de Infraestructuras y Servicios de Transportes del Paraguay, con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo, el cual propone un conjunto de medidas tendientes a modernizar la infraestructura y los servicios de transporte del país, de tal manera que éstos respondan al crecimiento de la demanda para los próximos 20 años. Dentro de las obras priorizadas en este Plan, se incluye la pavimentación del tramo San Juan Nepomuceno – Empalme Ruta 6 (cruce Kimex), de aproximadamente 100 km de extensión.

2.2 **Tramo Ñumí - San Juan Nepomuceno (SJN) - Empalme Ruta 6 (ER6).** El corredor de integración de 150 km de longitud, es fundamental para la integración nacional e

internacional, ya que constituye un tramo para la conexión del Centro-Sur de la Región Oriental del País con la Hidrovía Paraná, y además permite el enlace a los Puertos fluviales de la ribera del río Paraná, a través de la ruta Natalio - Presidente Franco (147 km), complementando así la lógica de mayor integración regional – que incluye, entre otros proyectos, futuro nuevos puentes sobre el río Paraguay y el río Paraná (e.g., puente El dorado-Mayor Otaño). El corredor incluye un tramo existente de Ñumí a San Juan Nepomuceno, de 50 km que, aunque en relativamente buen estado, requiere una intervención a mediano plazo para homologar las características técnicas de la sección de la vía y rehabilitar su pavimento. El proyecto permitirá un ahorro de 96 kilómetros, en promedio, para el transporte de granos (producidos al sur-este del país) hasta los puertos ubicados en los alrededores de San Antonio. Más aun, dada la localidad del proyecto, el mismo sirve de inter-conector regional entre los puertos del rio Paraguay y los del río Paraná. Este proyecto fue recientemente incluido al Grupo 1 del Eje Capricornio (Antofagasta - Paso de Jama - Jujuy - Resistencia - Formosa – Asunción) por parte de la Coordinación Nacional de IIRSA/COSIPLAN de Paraguay, la cual celebró su reunión del Grupo Técnico Ejecutivo de Revisión de Cartera el pasado 22 al 24 de Abril, 2014 en Bogotá.

2.3 El financiamiento del tramo SJS-ER6 hace parte del Acuerdo de la Programación de Cartera del Banco con el Gobierno de Paraguay para el año 2014, tal como consta en la ayuda de memoria firmada por el Ministro de Hacienda [1]. Se prevén USD$105 millones de financiamiento del Banco para este programa (PR-L1080).

2.4 En los estudios de Factibilidad llevados a cabo, se ha dividido el trazado en cuestión, en tres tramos: (i) el primero desde Ñumí a San Juan Nepomuceno, requiere de diseños técnicos, estudios ambientales y sociales; (ii) el segundo desde SJS hasta la localidad de Tava´i (una única alternativa de trazo existente - realineado), y el tercero desde Tava´i hasta el empalme con la ruta Nº6 (el cual presenta tres alternativas de trazado).

2.5 En el tramo SJN-Tava'i, la traza actual atraviesa el extremo Norte de la Reserva Privada Tapytá (aproximadamente en 600 m), y se encuentra a aproximadamente 3 km del Parque Nacional Caazapá, en su punto más cercano. Se han identificado algunas comunidades indígenas dentro de estas reservas, que podrían ser afectadas. Igualmente, se identificaron cuatro comunidades indígenas en el área de influencia directa del tramo (Arroyo Morotí Viju, Tuna Arroyo Guasu, Kokueré Guasu, y Tajay Pakuri). El Tramo final, tiene un mayor o menor impacto sobre las reservas San Rafael y el Parque Nacional Caazapá, según el trazado elegido, siendo el menos problemático el intermedio, razón por la cual es el trazado seleccionado.

2.6 El Banco ha financiado los estudios de factibilidad técnica y económica a través de una Cooperación Técnica no reembolsable (PR-T1086). Ésta incluye recursos para los diseños finales de ingeniería de la alternativa del trazado seleccionado. La mejor alternativa, Tava'i - cruce Kimex recorre zonas agrícolas con caminos privados, siendo el trazado totalmente nuevo, es decir, no sigue un camino existente. Por este motivo, es imprescindible realizar un Estudio de Impacto Ambiental completo, dado que su categorización ambiental es "A", de acuerdo a la política de salvaguardas ambientales del Banco. Igualmente se requieren consultas públicas y un esfuerzo adicional para definir los derechos de propiedad.

[1] Ayuda Memoria

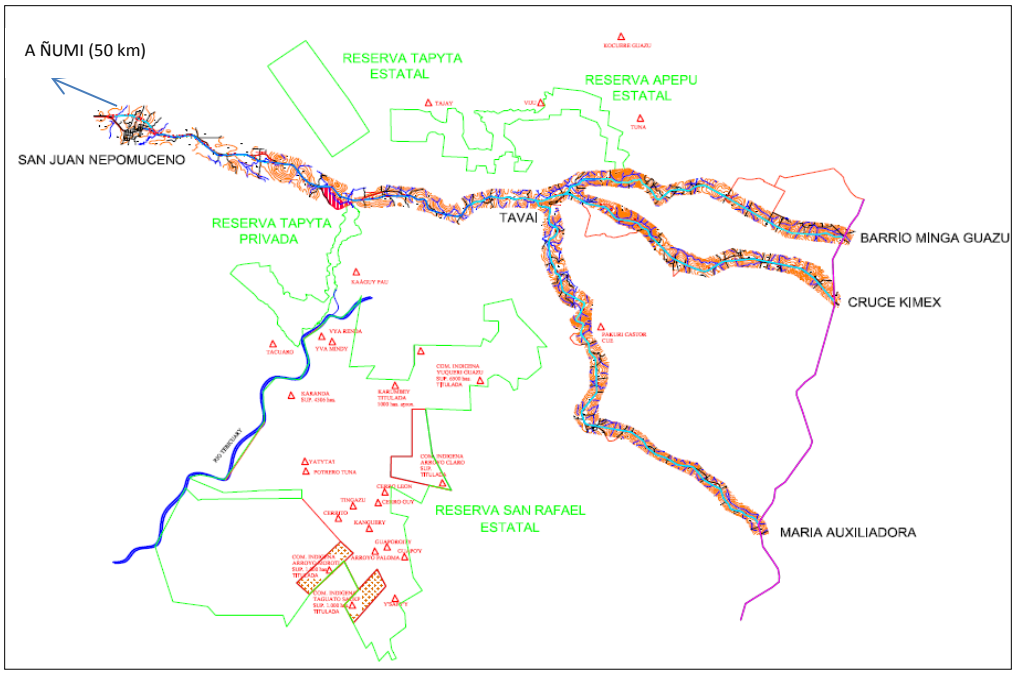

Fig. 1 – Detalle de Reservas Naturales y Comunidades Indígenas (Δ) del Área de Influencia de la Obra.

2.7 Unidad de control de peso y gestión de activos viales. De acuerdo con el Plan de Inversión Vial 2013-2018 del MOPC, la inversión sub-óptima en mantenimiento se refleja en un 25% de las vías pavimentadas con alto nivel de deterioro. La situación actual de la red vial, en conjunto con la continua expansión de la misma[2], resalta la necesidad de actualizar el sistema de pesaje y sus protocolos, actualmente manejado por la Unidad de Control de Peso de Vehículos, para poder mantener una transitabilidad adecuada y asegurar la contribución del proyecto a la integración regional del país. La cooperación técnica enfocará la gestión de pesos y dimensiones en el corredor de integración que va desde el puerto de Villeta sobre el río Paraguay hasta los puertos del río Paraná al oriente.

2.8 Objetivos de la Cooperación Técnica. Dada la magnitud y condiciones del proyecto San Juan Nepomuceno – empalme Ruta 6, se requiere de la complementación del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto para detallar los programas de gestión ambiental y sociales del mismo, alcance que que va más allá de los estudios de factibilidad ya ejecutados. Igualmente, los distintos proyectos complementarios, tales como los de rehabilitación de tramos de carretera aledaños al de SJN-R6 (e.g., Ñumi–SJN), estaciones de pesaje y de seguridad vial, entre otros, requieren de estudios técnicos de factibilidad y socio-ambientales. El objetivo de esta Cooperación Técnica no reembolsable es brindar apoyo al MOPC de la República del Paraguay en la financiación de los estudios complementarios y detallados necesarios para la preparación de la Operación de Préstamo (¶2.5 y ¶2.6).

III. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES Y RESULTADOS

3.1 Componente 1 – Estudios de Impacto Ambiental y Social. Bajo este componente, se financiará la contratación de Firmas Consultoras para la realización de estudios detallados de impacto socioambiental de la obra y planes de gestión ambiental. Igualmente, se prevé la

[2] La red vial pavimentada ha crecido en promedio 212 km/año, pasando de 2.902 km en 1995 a 6.297 km en 2010.

formulación de propuestas de planes de fortalecimiento de las reservas naturales del área de influencia de la vía. Basados en los resultados de los estudios de catastros explicados abajo, se realizarán consultas dirigidas y formulación de planes de comunicación y de gestión social. Igualmente, se prevé la realización de estudios específicos de impacto a las comunidades indígenas localizadas en el área de influencia de la vía, de manera a proponer planes integrales de mitigación a ser realizados durante la ejecución del programa de préstamo. Este componente tomará en cuenta los tramos Ñumí – SJN – Ruta 6.

3.2 Componente 2 – Estudios Técnicos de Ingeniería y Catastro. A través del cual se financiarán estudios detallados de diseño de ingeniería asociados a la rehabilitación y mejora del tramo Ñumí – SJN. Adicionalmente, se incluirá un subcomponente de catastro mediante el cual se determinará el estado de los derechos de propiedad del tramo Ñumí – SJN – Ruta 6 con miras a facilitar el proceso de adquisición y regularización de predios y la transferencia de títulos a la Nación.

3.3 Componente 3 – Apoyo a la Preparación de las Operaciones: Se financiará las consultorías de apoyo a la revisión de estudios técnicos, elaboración de la Ficha SNIP (Sistema Nacional de Inversión Pública), talleres de aplicación de metodologías de transporte sostenible, recopilación de información logística y otros estudios complementarios necesarios para la preparación del Programa PR-L1080 y otros proyectos que afecten.

3.4 Componente 4 – Estudio Técnico de Implementación de Estaciones de Control de Peso. A través del cual se financiarán estudios para determinar la localización y requerimientos mínimos (ej. Capacidad, dimensiones, frecuencia de vehículos pesados, etc.) de estaciones de control de peso en el tramo Ñumí – SJN – Ruta 6, con el objetivo de mejorar las prácticas para la conservación del patrimonio vial y garantizar la operación óptima por la red vial.

3.5 Matriz Indicativa de Resultados de la CT

Componente	Resultados	Línea de Base	Año			Total
			1	2	3	
Componente 1	▪ Plan de Mitigación de Impactos Ambientales	0	1	0	0	1
	▪ Programa de Fortalecimiento de las Reservas Naturales	0	0	1	0	1
	▪ Plan de Mitigación de impactos Sociales	0	1	0	0	1
	▪ Plan de Apoyo a Comunidades Indígenas	0	0	0	1	1
Componente 2	▪ Catastro de la población del área de influencia directa	0	0	0	1	1
	▪ Diseño de ingeniería del tramo Ñumí – SJN	0	0	1	0	1
Componente 3	▪ Fichas SNIP	0	1	0	1	1
	▪ Taller metodológico	0	0	1	1	2
Componente 4	▪ Estudio Técnico de Implementación de Estaciones de Control de Peso para el tramo Ñumí – SJN – Ruta 6	0	0	1	0	1

IV. PRESUPUESTO INDICATIVO

Actividad/ Componente	Descripción	Financiamiento BID	Contrapartida Local(*)	Financiamiento Total
Componente 1	Estudios de Impacto Ambiental y social	180.000	45.000	225.000
Componente 2	Estudios Técnicos de Ingeniería y Catastro	400.000	100.000	500.000
Componente 3	Apoyo a la Preparación de la Operación	100.000	25.000	125.000
Componente 4	Análisis de Estaciones de Control de Peso	20.000	5.000	25.000
TOTAL:		**700.000**	**175.000**	**875.000**

(*) Estos recursos pueden ser en especie

V. AGENCIA EJECUTORA Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

5.1 El Banco por medio de la Representación en Paraguay será el organismo ejecutor de la CT. De esta manera, CSC/CPR será la encargada de llevar adelante la contratación de los de servicios de consultoría necesarios para la ejecución de la CT, según los procedimientos y políticas del Banco.

VI. RIESGOS IMPORTANTES

Calificación	Descripción	Acciones de Mitigación
Medio	Bajo calidad de los productos de la consultoría.	Fortalecimiento de la gestión de monitoreo y supervisión técnica de los estudios elaborados.
Medio	Demanda operativa (administrativa y fiduciaria) en el Banco sobrepasada como ejecutor de la Cooperación Técnica.	Coordinación con el interior del Banco, el apoyo en la Gestión Fiduciaria, soporte operativo-administrativo por parte de Analistas de Operaciones, Consultores, etc.

VII. SALVAGUARDIAS AMBIENTALES

7.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de estudios y de asesoría técnica. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), la naturaleza y objetivos de la CT, y sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales, se recomienda la clasificación de esta TC como Categoría “C”. Ver el SPF y SSF.