

**PARAGUAY**

**RECONVERSIÓN CENTRO, MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO  
METROPOLITANO Y OFICINAS DE GOBIERNO**

**(PR-L1044)**

**PROPUESTA DE PRÉSTAMO**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Alejandro Taddia (INE/TSP) Jefe de Equipo; Miroslava de Nevo, Rafael Acevedo-Daunas y Caterina Vecco (INE/TSP); Juan Manuel Leño (TSP/CPR); Roberto Cambor (FMM/PCR); Mariano Perales y Alberto de Egea (PDP/CPR), Kevin McTigue (LEG/SGO); Graciela von Barga, Rocío González Cañete y Gloria Pérez Ayala (Consultoras).

## ÍNDICE

I.	DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS .....	2
A.	Antecedentes, Problema, y Justificación .....	2
B.	Objetivos, Componentes y Costos.....	4
C.	Marco para Resultados con Indicadores Clave .....	9
II.	ESTRUCTURA FINANCIERA Y RIESGOS PRINCIPALES.....	9
A.	Instrumentos Financieros.....	9
B.	Riesgos Ambientales y Sociales.....	9
C.	Riesgo Fiduciario.....	11
D.	Otros Aspectos Especiales y Riesgos .....	12
III.	PLAN DE EJECUCIÓN Y ADMINISTRACIÓN .....	12
A.	Mecanismo de Ejecución.....	12
B.	Resumen de Medidas de Monitoreo y Evaluación .....	15
C.	Actividades Significativas Posteriores a la Aprobación.....	15

## ANEXOS

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

ANEXO II: Matriz de Resultados Consolidada

ANEXO III: Resumen de Plan de Adquisiciones

## ENLACES ELECTRÓNICOS

### REQUERIDOS

1. Plan de Adquisiciones (PA)  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35290120>
2. Plan Operativo Anual (POA)  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35288650>
3. Esquema de Monitoreo y Evaluación  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35294385>
4. Informe de Gestión Ambiental y Social del Programa (IGAS)  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35294363>

### OPCIONALES

1. Presentación General del Programa Asunción 2011  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35292909>
2. Plan de Ejecución del Programa (PEP)  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35288717>
3. Reconversión Urbana Informe 1, 2 y Final  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35292912>  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35292914>  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35292916>
4. Informe Económico Reconversión Urbana - 2005  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35292919>
5. Presentación General Programa de Transporte Urbano  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35292922>
6. Plan CETA - Informe Final 1999  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35292924>
7. Revisión Transporte Público - Informe Final 2009  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35292927>
8. Estudio Económico y Financiero - Prefactibilidad  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35290953>
9. Evaluación de la Capacidad Institucional para la Ejecución del Programa – SECI y Diseño del Mecanismo de Ejecución  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35292947>
10. Nota Sectorial de Transporte - 2008  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35292954>
11. Filtro de Política de Salvaguardias y Formulario de Análisis de Salvaguardias  
<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35294404>

## SIGLAS Y ABREVIATURAS

AE	Agencia Ejecutora
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i>
CO	Capital Ordinario
FAPEP	Facilidad para la Preparación y Ejecución de Proyectos
FOE	Fondo de Operaciones Especiales
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social del Programa
JICA	<i>Japan International Cooperation Agency</i>
LEED	<i>Leadership in Energy and Environmental Design</i>
MOPC	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
NAMA	Acción a Nivel Nacional de Mitigación Apropriada
OFID	Fondo de la Organización de Países Exportadores de Petróleo para el Desarrollo Internacional
PA	Plan de Adquisiciones
PEES	Plan Estratégico, Económico y Social
PEP	Plan de Ejecución del Programa
PGA	Plan de Gestión Ambiental
PGI	Plan de Gestión Integrado
PIB	Producto Interno Bruto
POA	Plan Operativo Anual
RMA	Región Metropolitana de Asunción
SECI	Evaluación de la Capacidad Institucional
SETAMA	Secretaría de Transporte del Área Metropolitana de Asunción
TIR	Tasa Interna de Retorno
UCP	Unidad Coordinadora del Programa
UOC	Unidad Operativa de Contrataciones
UTE	Unidad Técnica Ejecutora
VMAF	Viceministerio de Administración y Finanzas
VPN	Valor Presente Neto

**PARAGUAY**  
**RECONVERSIÓN CENTRO, MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO**  
**METROPOLITANO Y OFICINAS DE GOBIERNO**  
**PR-L1044**

**RESUMEN DEL PROYECTO**

<b>Términos y Condiciones Financieras</b>					
Prestatario: República del Paraguay		<b>Plazo de Amortización:</b>	<b>Financiamiento Paralelo</b>		<b>CO</b>
Organismo ejecutor: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)			<b>FOE</b>	<b>CO</b>	
			40 años	30 años	25 años
<b>Fuente</b>	<b>Monto (US\$ millones)</b>	Período de Gracia:	40 años	6 años	5 años
Financiamiento Paralelo FOE (20%)	15,6	Plazo de Desembolso:	5 años	5 años	5 años
Financiamiento Paralelo CO (80%)	62,4	Comisión de Inspección Vigilancia:	N/A	*	*
Financiamiento CO	47,0	Tasa de Interés:	0.25%	LIBOR	LIBOR con obligación de fijar tasa**
Cofinanciamiento	35,0	Comisión de Crédito:	N/A	*	*
Total	160,0	Moneda:	Dólares de los EE.UU.	Dólares de los EE.UU., FU <sup>1</sup>	
<b>Esquema del Proyecto</b>					
<p><b>Objetivo:</b> El objetivo general es contribuir al aumento de la calidad de vida de la población del área de intervención mediante la rehabilitación y mejoramiento de infraestructura urbana y de transporte. Para lograr estos objetivos, el programa ha sido estructurado en los siguientes componentes principales: i) Revitalización urbana de la zona central de Asunción; ii) construcción del Primer Corredor Metropolitano de Transporte Público; iii) administración; y iv) auditorías y evaluaciones.</p>					
<p><b>Condiciones contractuales especiales:</b> Las siguientes serán condiciones previas al primer desembolso: i) El programa contará con disposiciones y reglas de ejecución establecidas en el Reglamento Operativo (ROP) del mismo, a ser aprobado y estar en vigencia antes del inicio de la ejecución del programa. (¶3.4); ii) El programa contará con un Manual de Procedimientos de ejecución del programa, a ser aprobado y estar en vigencia antes del inicio de su ejecución (¶3.6); y iii) que la UCP y las Unidades Técnicas Ejecutoras (UTE) estén constituidas y que las siguientes áreas claves estén cubiertas: en la UCP, la Coordinación General de la Unidad, el área de Planificación y Seguimiento, y el área Financiera; en la UTE Componente de Reconversión Urbana: la Coordinación Técnica de la Unidad, y el área de adquisiciones; en la UTE del Componente Primer Corredor de Transporte Público Masivo: la Coordinación Técnica de la Unidad y el área de adquisiciones. (¶3.2). Las siguientes serán condiciones especiales de ejecución: i) previo al inicio de la ejecución de los proyectos de la Plaza Ferial y el saneamiento del Arroyo Jardín deberá haberse firmado un acuerdo que contemple las responsabilidades, plazos, modalidades, cronograma y presupuesto para dar solución al reasentamiento de las familias afectadas del Barrio San Jerónimo (¶2.10); ii) previo al inicio de la ejecución de las obras del Parque de la Solidaridad, se deberá presentar al Banco evidencia del inicio de las obras de saneamiento de los arroyos Jaén y Jardín para dar solución a las descargas de aguas residuales del sistema de alcantarillado a dichos arroyos (¶2.10); iii) antes de iniciar las obras del <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT) en el trayecto de los mercados Cuatro y San Lorenzo deberá entregarse evidencia del acuerdo para la renovación y reubicación de los puestos que ocupan espacio público en esos sectores (¶2.10); iv) previo al llamado a licitación para las obras relativas a cada componente, deberán haberse formalizado acuerdos de viabilización entre el Organismo Ejecutor y las Municipalidad de Asunción, Fernando de la Mora y San Lorenzo, que garanticen el funcionamiento y sostenibilidad de las obras en términos financieros ambientales y sociales (¶2.10); y v) previo al inicio de las obras de construcción del corredor troncal y las vías alimentadoras, el ente gestor deberá estar en funcionamiento y su director designado (¶3.3).</p>					
<p><b>Excepciones a las políticas del Banco:</b> Ninguna</p>					
<p><b>El Proyecto es coherente con la Estrategia de País:</b> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></p>					
<p><b>El Proyecto califica como :</b> SEQ <input type="checkbox"/> PTI <input type="checkbox"/> SECTOR <input type="checkbox"/> GEOGRAPHIC <input type="checkbox"/> HEADCOUNT <input type="checkbox"/></p>					
<p><b>Adquisiciones:</b> Véase el párrafo ¶3.10</p>					
<p><small>(*) La comisión de crédito y comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de cargos financieros del Banco, de conformidad con las disposiciones aplicables de la política del Banco sobre metodología para el cálculo de cargos para préstamos de capital ordinario. En ningún caso la comisión de crédito podrá exceder del 0,75%, ni la comisión de inspección y vigilancia exceder, en un semestre determinado, lo que resulte de aplicar el 1% al monto del Financiamiento, dividido por el número de semestres comprendido en el plazo original de desembolsos.</small></p>					
<p><small>(**) En vista de que la tasa ajustable será discontinua el 1° de julio de 2009, ésta será reemplazada por Libor con obligación de fijar tasa.</small></p>					
<p><small><sup>1</sup> Facilidad Unimonetaria.</small></p>					

## I. DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS

### A. Antecedentes, Problema, y Justificación

- 1.1 **Contexto general.** Paraguay tiene una superficie de 406.752 km<sup>2</sup>, 6,2 millones de habitantes y una estructura económica sustentada básicamente en los sectores agropecuario y agroindustrial, los que representan aproximadamente el 25% del PIB y el 30% del empleo. La ciudad de Asunción, capital de la República del Paraguay, tiene una superficie de 11.700 hectáreas y una población estimada de 520 mil habitantes, lo que la convierte en la aglomeración urbana más grande y poblada del país. La Región Metropolitana de Asunción (RMA), incluye 23 municipios, lo cual incrementa la población del área metropolitana, en aproximadamente 1,9 millones de habitantes. La ciudad es la sede de los tres poderes del Estado Nacional (Ejecutivo, Legislativo y Judicial), del principal puerto fluvial y centro cultural del país.
- 1.2 Una de las principales características de la RMA es el crecimiento de las ciudades suburbanas Luque, Fernando de la Mora, San Lorenzo, Lambaré, Ñemby y Mariano Roque Alonso con ritmos claramente mayores a los de Asunción. Ello, sumado a una tasa de motorización de las ciudades suburbanas mayor a la del área metropolitana en su conjunto (160 vehículos por cada mil habitantes), explican un desarrollo urbano disperso, que requiere fuertes inversiones en infraestructura y servicios que brinden cobertura.
- 1.3 **Desarrollo Urbano.** El centro de la ciudad de Asunción es uno de los sectores urbanos más significativos e importantes en el cual se concentran diversas actividades y, a la vez, uno de los más deteriorados. El abandono sufrido por el centro de la ciudad de Asunción, es un proceso que ha propiciado un crecimiento desequilibrado de la ciudad, expulsando a los pobladores de esta área hacia la periferia. Las principales causas de este desequilibrio se encuentran en una sucesión de políticas públicas erradas y falta de inversión gubernamental en infraestructura y equipamiento (vial, transporte, desagües, saneamiento, áreas verdes, vivienda, etc.) de la zona céntrica de la ciudad. Todos estos factores contribuyeron, primero a la saturación del Centro y, luego, a su progresivo deterioro, así como al aumento de la precariedad, la percepción de inseguridad y la baja de los valores de la propiedad. Sin embargo, su importante significación histórica y su elevada potencialidad urbanística no han sido contempladas hasta el momento en ningún plan de recuperación y puesta en valor de manera integral, con un destino que le permita recuperar su peso dentro del conjunto urbano del área central de Asunción.
- 1.4 **Red vial y sistemas de transporte.** La red vial principal en Asunción consiste en 6 rutas radiales y 6 rutas circulares. Las rutas radiales se originan en el microcentro, se expanden hacia fuera en forma de abanico, y cada una se conecta con las carreteras nacionales o departamentales. Las rutas circulares están separadas por espacios de 1 a 2 kilómetros.
- 1.5 El crecimiento poblacional de la RMA, aunado a la falta de inversión pública, trajo aparejado una gran congestión del transporte vehicular. La RMA cuenta con dos estudios de transporte urbano para el entendimiento de sus necesidades (CETA 1984 y CETA 1998, *Japan International Cooperation Agency*). En ellos se destaca la preeminencia que tiene Asunción y su zona céntrica en la atracción y generación de

viajes desde y hacia toda el área metropolitana<sup>1</sup>; entre los años 1984 y 1998, el volumen de tráfico creció aproximadamente el 240%, equivalente a una tasa de crecimiento del 9% anual. Estos estudios fueron revisados en julio de 2009, habiéndose verificado la vigencia de las recomendaciones oportunamente realizadas.

- 1.6 En el año 1988, la participación del transporte público en el total de viajes alcanzaba el 64%. De acuerdo a los últimos relevamientos realizados por la Secretaría de Transporte del Área Metropolitana de Asunción (SETAMA), el transporte público, con una participación del 1,2% de la flota vehicular, explica el 52% del total de los 2.250.000 viajes motorizados en la RMA. Esta reducción evidencia una pérdida de competitividad del transporte público, incrementos de congestión, mayores tiempos de viaje, menor nivel de servicio y presiones alcistas sobre la tarifa al usuario.
- 1.7 Los servicios de transporte público se dividen en dos grandes grupos, uno que está bajo la órbita directa de SETAMA y otro que está en la jurisdicción de cada municipio. Las empresas en la órbita de SETAMA son aproximadamente 70, que cuentan con una flota de 2.445 unidades con las que sirven 175 recorridos. En promedio cada vehículo realiza 5,5 viajes por día y el 75% de todos los viajes pasan por el centro de la ciudad. Las empresas municipales tienen alrededor de 1.000 unidades de las que 331 operan en Asunción. La antigüedad del parque rodante es en promedio de 20 años para la flota SETAMA y de 25 años para la de los municipios.
- 1.8 Los estudios de transporte (¶1.5) fueron consolidados en el Plan Metropolitano de Transporte. Este plan es una propuesta de reestructuración del sistema de transporte y movilidad metropolitana en respuesta a la necesidad de dotar a la RMA con mejor infraestructura y en especial los servicios de transporte público, con el objeto de reducir la congestión en las principales avenidas radiales de ingreso a la ciudad de Asunción, en las que la capacidad de los buses no es aprovechada al máximo. Como resultado, se encontró conveniente fortalecer la oferta de transporte con un sistema integrado, de mayor capacidad y de carriles exclusivos que fuera alimentado desde los barrios y las ciudades periféricas. El proyecto consiste en desarrollar varios corredores, el primero de los cuales, a lo largo de la Avenida Eusebio Ayala, ofrece la mayor cobertura individual sobre toda la RMA, representando aproximadamente el 42% de los viajes en transporte público (equivalente a 17.000 pasajeros/hora/sentido).
- 1.9 **Estructura Institucional.** El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) es el organismo del Estado encargado de elaborar, proponer y ejecutar las políticas y disposiciones del Poder Ejecutivo referentes a las infraestructuras y servicios básicos necesarios para la integración y desarrollo económico del país. El MOPC cuenta con un Vice Ministerio de Transporte y un Vice Ministerio de Obras Públicas, de la cual depende la Dirección de Obras Públicas.
- 1.10 **Estrategia de País.** El Plan Estratégico, Económico y Social (PEES) del Gobierno incluye como objetivos prioritarios de desarrollo del país la reactivación de la economía y la creación de empleo dentro de un modelo de desarrollo sustentable; específicamente incluye la mejora del sistema de transporte público en la RMA y el remozamiento urbano de la ciudad de Asunción, principalmente los barrios de las zonas bajas y el microcentro.

---

<sup>1</sup> Todos los días hábiles concurren a Asunción cerca de 550.000 personas en transporte público e ingresan a la ciudad aproximadamente 240.000 vehículos.

- 1.11 **Estrategia del Banco.** El diagnóstico del Banco, en el marco de la estrategia para el periodo 2009-2013, indica que: i) las deficiencias en infraestructura son uno de los mayores obstáculos al crecimiento del país, afectando negativamente la competitividad; ii) dado el estado de decaimiento de la zona céntrica y los barrios del sector de las zonas bajas de la ciudad (los más antiguos de la ciudad), resulta necesaria una operación de renovación urbana de la ciudad de Asunción; y iii) el sistema de transporte público de la RMA precisa un cambio del modelo económico e institucional adicionalmente a las mejoras en infraestructura y equipos rodantes.
- 1.12 **Participación del Banco.** Esta operación se encuentra alineada con la estrategia del País y del Banco, por cuanto apoya la remodelación urbana del área central de la ciudad de Asunción y la mejora de su sistema de transporte público. La rehabilitación de la infraestructura urbana es una condición básica para el mejoramiento de la competitividad, la reactivación y dinamización de la economía urbana. Asimismo, la provisión de un sistema de transporte adecuado y accesible para los sectores de menores ingresos mejorará la eficiencia económica, la movilidad de la población y la accesibilidad a servicios básicos de salud, educación y oportunidades laborales. Adicionalmente, el programa contribuye con la modernización del Estado al promover la coordinación interinstitucional y el fortalecimiento de la capacidad de gestión. Por lo tanto, este programa es consistente con los objetivos establecidos por el Gobierno en el PEES y la estrategia del Banco.
- 1.13 **Coordinación con otras instituciones y otros donantes.** La naturaleza de este programa, dado su alcance e impactos requiere una amplia participación y coordinación institucional en los niveles local, nacional e internacional. En el sector transporte, el Banco es un punto de referencia clave para los donantes internacionales que actúan en Paraguay. Durante la preparación de esta operación se trabajó coordinadamente con el Fondo de la Organización de Países Exportadores de Petróleo para el Desarrollo Internacional (OFID) en la posible cofinanciación del programa, lo que permitiría que el mismo pueda alcanzar la escala adecuada y cuente con un financiamiento compatible con sus objetivos y alcance asegurando la obtención de los resultados previstos. En el ámbito nacional y local, se ha coordinado con otras instituciones, entre ellas las Municipalidades de Asunción, Fernando de la Mora y San Lorenzo.

## **B. Objetivos, Componentes y Costos**

- 1.14 **Objetivos.** El programa tiene por finalidad la rehabilitación y mejoramiento de infraestructura urbana y de transporte, contribuyendo al aumento de la calidad de vida de la población del área de intervención. Los objetivos principales de la operación son: i) la revitalización de la zona central de Asunción, a través del mejoramiento de la infraestructura urbana de Barrio San Jerónimo, la renovación y conformación de espacios abiertos de uso público, la implantación de vías peatonales y senderos para bicicletas, la construcción de oficinas de gobierno y centros de atención al contribuyente y la restauración de edificios de valor histórico; y ii) el establecimiento progresivo de un sistema de transporte integrado y eficiente para la movilización ordenada, rápida y masiva de la población entre el centro de la ciudad de San Lorenzo y el centro de Asunción. Para lograr estos objetivos, el programa financiará dos componentes interrelacionados para el mejoramiento del transporte público y uso del suelo.

- 1.15 **Componente 1. Revitalización urbana (US\$28,46 millones).** Este componente tiene como principal objetivo la revitalización y mejoramiento de la zona central de Asunción, a fin de revertir el proceso de deterioro urbano actual, promover una revalorización inmobiliaria de la zona y generar un polo de desarrollo urbano para la ciudad. Este componente incluye recursos para contratar servicios de consultorías para la realización de los estudios técnicos, preparación de diseños, y ejecución y fiscalización de obras. Se prevén recursos para financiar las siguientes actividades:
- 1.16 **Rehabilitación Urbana y Puesta en Valor del Barrio San Jerónimo.** Esto incluye: i) diseño ejecutivo del mejoramiento del Barrio San Jerónimo; ii) mejoramiento de la infraestructura urbana: regularización de conexiones cloacales, pluviales y de agua potable; obras de recuperación y protección de los bordes de los arroyos Jaén y Jardín; aproximadamente 2500 metros cuadrados de acondicionamiento de la estructura vial vehicular y peatonal; y obras de electrificación y redes de telefonía fija, cables y transmisión de datos; iii) equipamiento y mobiliario urbano: adquisición del terreno, diseño ejecutivo y construcción del Centro Comunal y el Mirador; instalación de mobiliario urbano incluyendo bancos, señalética, luminarias públicas, etc.; obras de renovación de bordes y fachadas; y desarrollo e implementación de un proyecto piloto de reciclaje de residuos; iv) Plaza Ferial: creación de espacios intermedios y abiertos incluyendo equipamiento, mobiliario urbano, caminerías, servicios e instalaciones, para el desarrollo de una feria permanente que dará sostenibilidad a parte de la población de San Jerónimo; y creación y puesta en operación de la organización responsable de la gestión de la Plaza Ferial; v) estudios y consultorías: desarrollo del Marco Normativo Particularizado y del Plan para el Fortalecimiento de la Autogestión del Barrio San Jerónimo, puesta en marcha y seguimiento.
- 1.17 **Sistema de espacios abiertos de uso público.** Incluye demolición, acondicionamiento del terreno, vereda, tratamiento de perímetro, iluminación, jardinería, drenaje y mobiliario para el reacondicionamiento del Parque Lineal, la plaza Rodríguez de Francia y la Plazoleta Isabel la Católica y la construcción de la Plaza de los Inmigrantes y del Parque de la Solidaridad, totalizando aproximadamente 9 hectáreas de áreas verdes.
- 1.18 **Enlace vial de los tres Poderes del Estado e infraestructura de servicios básicos.** Incluye: i) regularización de servicios básicos y redes en todo el desarrollo del enlace vial de las sedes de los tres poderes del Estado: 3600 m. de redes de electricidad, telefonía y transmisión de datos, colector principal de desagüe cloacal, ramal principal de agua corriente y desagüe pluvial; y ii) regularización y tratamiento de la infraestructura vial, aproximadamente 4.6 kilómetros.
- 1.19 **Oficinas de Gobierno y Centros de Atención al Contribuyente.** Incluye: i) alquiler temporario de locales para la reubicación de las oficinas que actualmente ocupan el predio; ii) diseño y proyecto ejecutivo para los bloques de oficinas de gobierno y centro de atención al contribuyente; y iii) construcción de los bloques de oficinas, el estacionamiento y el acondicionamiento del espacio exterior, por un total aproximado de 54.000 metros cuadrados.
- 1.20 **Restauración de Edificios Históricos de uso Público.** Incluye las obras de restauración de los edificios de uso público que sean liberados al realizarse la mudanza de estas oficinas a los nuevos bloques a ser construidos (§1.19).

- 1.21 **Componente 2. Primer Corredor Metropolitano de Transporte Público (US\$115,90 millones).** Este componente financiará el diseño, estructuración e implementación de un sistema integrado de transporte público de pasajeros priorizando su desplazamiento en ómnibus de alta capacidad a través de carriles exclusivos (*Bus Rapid Transit*, BRT). En una primera etapa se desarrollará en el corredor San Lorenzo – Centro de Asunción a lo largo de la Avenida Eusebio Ayala, eje principal y de mayor volumen de pasajeros. Este componente incluye recursos para contratar servicios de consultorías para la realización de los estudios técnicos, preparación de diseños, y ejecución y fiscalización de obras. Se prevén recursos para financiar las siguientes actividades:
- 1.22 **Mejora de la Infraestructura y del Ambiente Urbano.** Incluye: i) diseño y construcción de aproximadamente 17 kilómetros de corredores segregados: consultoría de proyecto de redes de servicios básicos; consultoría para estudios prediales y catastro; construcción del Corredor troncal; y construcción de Redes; ii) diseño y construcción de aproximadamente 100 kilómetros de vías alimentadoras; iii) diseño y construcción de 2 patios, una estación intermedia de intercambio y dos estaciones terminales en Asunción y en San Lorenzo; iv) acceso al sistema: diseño y construcción de aproximadamente 27 estaciones en el sistema troncal y aproximadamente 100 paradas en el sistema alimentador; consultoría de señalética y sistemas de comunicación con los usuarios; y provisión e instalación de señalética en las estaciones y paradas del sistema; v) sistema de semaforización integrado por alrededor de 25 intersecciones, conectadas al Centro de Control; vi) mejora del ambiente urbano: consultoría para la inserción urbana del proyecto; consultoría para el tratamiento paisajístico del corredor; y obras de mejoramiento urbanístico y paisajístico a lo largo del corredor; y vii) red de ciclovías y sistemas peatonales: consultoría de la red de ciclovías, sistemas peatonales y paradas; y aproximadamente 20 kilómetros de obras para la construcción de la red de ciclovías, y 3 kilómetros de vías peatonales y paradas.
- 1.23 **Centro de Control y Operación.** Incluye: i) plataforma tecnológica del centro de control y gestión: consultoría del sistema de seguridad integral; y construcción y equipamiento del centro de gestión y control; ii) centro de monitoreo ambiental: Desarrollo e implementación del centro de monitoreo ambiental; y adquisición del equipamiento para el centro de monitoreo ambiental, con al menos 5 puntos de monitoreo; iii) concesiones de servicios: licitación de concesiones de billeteaje; y licitación para la concesión de los servicios de transporte; iv) estudios y consultorías: estudio económico financiero, sistemas de calidad y manuales de funciones y operación; asesoría para la implementación del sistema masivo de transporte; desarrollo de capacidad de investigación en la Universidad; v) equipamiento y mobiliario; y vi) gastos de administración y operativos.
- 1.24 **Viabilización Social y Ambiental.** Incluye: i) apoyo y mitigación de impactos a los actuales operadores del sistema de transporte: capacitación empresarial y asistencia técnica a empresas de transporte; capacitación para conductores y técnicos para el nuevo sistema masivo de transporte público; ii) comunicación Social: diseño e implementación de una campaña comunicacional; iii) viabilización Ambiental: programa de chatarrización de flota; monitoreo de la calidad del aire y del ruido en el eje de implantación: estudio de línea de base y diseño; y iv) viabilización Social:

diseño del sistema de monitoreo de impactos sociales del proyecto y línea de base social; estudio de reubicación y formalización del comercio informal de los mercados de Asunción y San Lorenzo; identificación de oportunidades laborales, capacitación técnica de oficios, bolsa de empleos y reinserción laboral; soluciones en los mercados y vendedores informales.

- 1.25 **Componente 3. Administración (US\$4,20 millones).** Incluye: i) gerencia y apoyo: especialista en comunicación social; especialista ambiental; especialista en planeación de transporte; especialista en programación de servicios; especialista financiero; especialista en sistemas de billeteaje; coordinador de negociación estratégica con transportistas; personal profesional técnico y de apoyo; bonificación por servicios especiales; etc.; ii) equipamiento; y iii) gastos varios.
- 1.26 **Componente 4. Auditoría financiera y evaluación (US\$0,20 millones).** Este componente incluye recursos para contratar las auditorías externas independientes y evaluaciones, tanto financiera como técnica, operativa, ambiental y social.
- 1.27 Los estudios técnicos, económicos y ambientales requeridos para el desarrollo inicial del componente de Revitalización Urbana están siendo financiados con recursos del Préstamo 1143/OC-PR “Programa de Preinversión”, actualmente en ejecución por el Ministerio de Hacienda. Con relación al componente para el Primer Corredor Metropolitano de Transporte Público, a través del financiamiento de una Cooperación Técnica Intrarregional, funcionarios del MOPC visitaron a los funcionarios del Viceministerio de Transporte a la República de Colombia para interiorizarse de los programas similares de transporte público que fueron implementados en Bogotá, Cali y Pereira, entre otras ciudades.
- 1.28 Las autoridades nacionales solicitaron al Banco la utilización de los recursos provenientes de la línea de crédito Facilidad para la Preparación y Ejecución de Proyectos (FAPEP) (PPF-004/PR) a fin de implementar las acciones que fueron identificadas como prioritarias y urgentes en el sector. Esta operación (PR-L1056, LO 2316/OC-PR, US\$4,9 millones), aprobada por el Banco en abril de 2010, financia la ejecución de obras de renovación urbana, los estudios técnicos para la estructuración del primero corredor de transporte público y el apoyo inicial a la implementación del programa.
- 1.29 **Costos.** El programa se financiará mediante un préstamo de inversión plurianual. El costo total del programa asciende a US\$160 millones, a ser financiado de acuerdo al siguiente desglose: i) US\$125,0 millones del BID; y ii) US\$35,0 millones de contrapartida. Los recursos del Banco incluyen: i) US\$78,0 millones procedentes de recursos paralelos del Fondo de Operaciones Especiales (FOE) y el Capital Ordinario (CO), considerado como un único préstamo con dos fuentes por desembolsar pari-passu con una participación del 20% y 80% respectivamente; y ii) US\$47,0 millones con cargo al Capital Ordinario. El gobierno de Paraguay está negociando un préstamo con OFID para cofinanciar este programa. El cuadro resumen de costos y financiamiento del programa se presenta a continuación.

	<b>Categorías</b>	<b>BID</b>	<b>Contrapartida</b>	<b>Total</b>
<b>1</b>	<b>Reconversión Urbana</b>	<b>22,190,000</b>	<b>6,270,000</b>	<b>28,460,000</b>
1.1	Rehabilitación urbana y puesta en valor del Barrio San Jerónimo	1,590,000	710,000	2,300,000
1.2	Sistema de espacios abiertos de uso público (plazas)	54,000	6,000	60,000
1.3	Enlace vial de los tres poderes del Estado e infraestructura de servicios básicos	4,732,000	468,000	5,200,000
1.4	Edificios de Gobierno y Centros de Atención al Contribuyente	13,630,000	4,870,000	18,500,000
1.4.1	Alquiler temporario de locales	910,000	90,000	1,000,000
1.4.2	Diseño ejecutivo	360,000	40,000	400,000
1.4.3	Construcciones (incluye demoliciones)	11,450,000	4,650,000	16,100,000
1.4.4	Fiscalización	910,000	90,000	1,000,000
1.5	Restauración de edificios históricos de uso público	2,184,000	216,000	2,400,000
<b>2</b>	<b>Primer Corredor de Transporte Público Masivo</b>	<b>89,100,000</b>	<b>26,800,000</b>	<b>115,900,000</b>
2.1	Mejora de la infraestructura y del ambiente urbano	80,350,000	24,650,000	105,000,000
2.1.1	Corredores segregados	43,900,000	13,700,000	57,600,000
2.1.2	Vías alimentadoras	12,100,000	3,900,000	16,000,000
2.1.3	Terminales de integración y patios	13,000,000	3,800,000	16,800,000
2.1.4	Estaciones de acceso al sistema troncal y Paradas	6,700,000	1,900,000	8,600,000
2.1.5	Semaforización	1,250,000	350,000	1,600,000
2.1.6	Mejora del ambiente urbano	1,700,000	500,000	2,200,000
2.1.7	Ciclovías y sistemas peatonales en el Centro Histórico de Asunción	1,700,000	500,000	2,200,000
2.2	Centro de control y operación	6,310,000	1,890,000	8,200,000
2.3	Viabilización social y ambiental	2,440,000	260,000	2,700,000
<b>3</b>	<b>Administración</b>	<b>3,824,000</b>	<b>376,000</b>	<b>4,200,000</b>
3.1	Equipo de trabajo	3,458,000	342,000	3,800,000
3.2	Equipamiento	145,600	14,400	160,000
3.3	Gasto de operación	220,400	19,600	240,000
<b>4</b>	<b>Auditorías y evaluaciones del programa</b>	<b>182,000</b>	<b>18,000</b>	<b>200,000</b>
<b>5</b>	<b>Imprevistos</b>	<b>4,804,000</b>	<b>436,000</b>	<b>5,240,000</b>
	<b>SUB – TOTAL</b>	<b>120,100,000</b>	<b>33,900,000</b>	<b>154,000,000</b>
<b>6</b>	<b>Reembolso de FAPEP (PR-L 1056)</b>	<b>4,900,000</b>	<b>1,100,000</b>	<b>6,000,000</b>
6.1	Componente 1. Consultorías, Diseños Ejecutivos y Ejecución de Obras	2.900.000	223.500	3.123.500
6.1.1	Rehabilitación vial avenida Stella Maris	800.000	80.000	880.000
6.1.2	Parque de la Solidaridad	1.000.000	100.000	1.100.000
6.1.3	Plaza Rodríguez de Francia y Plazoleta Isabel la Católica	105.000	10.500	115.500
6.1.4	Implementación de Plan de Reasentamiento	665.000	0	665.000
6.1.5	Predio para Plaza Ferial	90.000	9.000	99.000
6.1.6	Saneamiento de los arroyos Jaén y Jardín y obras complementarias Barrio San Jerónimo	240.000	24.000	264.000
6.2	Componente 2 - Fiscalización de las obras	110.000	11.000	121.000
6.3	Componente 3 - Estudios técnicos para la estructuración del primer corredor BRT	1.500.000	428.241	1.928.241
6.3.1	Consultoría de Estructuración del corredor	1.300.000	325.000	1.625.000
6.3.2	Consultorías de apoyo técnico	200.000	103.241	303.241
6.4	Componente 4 - Apoyo Implementación del Programa	370.000	37.000	407.000
6.5	Componente 5 - Auditoria del Programa	20.000	2.000	22.000
6.6	Componente 6 - Fortalecimiento Institucional	0	398.259	398.259
	<b>TOTAL</b>	<b>125,000,000</b>	<b>35,000,000</b>	<b>160,000,000</b>

### **C. Marco para Resultados con Indicadores Clave**

- 1.30 Los principales resultados esperados son: i) revalorización del precio de los terrenos en la zona de intervención; ii) aumento de la velocidad de los vehículos comerciales, a lo largo del corredor troncal de transporte público; iii) reducción del tiempo de viaje de los usuarios del transporte público; y iv) reducción de la tasa de accidentes en el corredor troncal, en que estén involucrados vehículos de transporte público. Asimismo, los principales indicadores de los productos son: i) Barrio San Jerónimo rehabilitado y puesto en valor; ii) incremento de los espacios abiertos de uso público; iii) complejo de oficinas de gobierno construido; y iv) sistema de transporte público construido: corredor troncal, red alimentadora, estaciones, terminales y patios.
- 1.31 Los indicadores y medios de verificación propuestos optimizan el uso de la información disponible en el MOPC, y aquella que será obtenida durante directa o indirectamente durante la ejecución del préstamo. Existe una línea de base (año 2008) para algunos de los indicadores, mientras que para los restantes la misma se desarrollará al inicio de las consultorías específicas de estructuración. La línea de base así conformada será la referencia para la evaluación del proyecto. La totalidad de los indicadores de producto serán verificados en forma directa; los indicadores de resultados podrán ser medidos tanto en forma directa como indirecta en el caso de los accidentes viales. Los resultados de las mediciones serán comparados con los valores esperados presentados en la Matriz de Resultados.

## **II. ESTRUCTURA FINANCIERA Y RIESGOS PRINCIPALES**

### **A. Instrumentos Financieros**

- 2.1 El programa tiene un costo total de US\$160 millones que serán financiados de acuerdo al desglose indicado en (¶1.29). El financiamiento del Banco se concretará a través de dos préstamos, el primero será con cargo al financiamiento paralelo utilizando recursos del Capital Ordinario y del Fondo de Operaciones Especiales en una proporción de 80% y 20% respectivamente, y el segundo será con cargo al Capital Ordinario. El plazo de ejecución previsto es de 5 años.

### **B. Riesgos Ambientales y Sociales**

- 2.2 Dentro del contexto del proyecto, se ha utilizado un marco de análisis que incluye toda el área general de influencia cubriendo las diferentes obras de renovación urbana y del sistema de transporte público masivo del área metropolitana de la ciudad. Como base para el análisis se utilizó la conceptualización de transporte sostenible unido a desarrollo urbano y en ese marco, además de los estudios particulares para las obras específicas se van a desarrollar una serie de estudios complementarios financiados por la FAPEP (PR-L1056), en ejecución y por cooperaciones técnicas (PR-T1107), en preparación. A continuación se describe la estrategia definida para el programa y en el enlace electrónico (<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35294363>) se presenta el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) correspondiente.
- 2.3 El programa se encuentra aún en etapa de estudio y para la fecha esperada de aprobación del préstamo aún no estará disponible el diseño definitivo de las obras previstas para los diferentes componentes. Los informes ambientales y sociales correspondientes al BRT y a las obras de renovación urbana, financiados por la FAPEP, así como los diseños de edificios de gobierno a ser financiados por el

préstamo, requieren información de los estudios de ingeniería correspondientes y serán desarrollados en paralelo a los mismos para asegurar que las medidas necesarias retroalimenten los diseños finales.

- 2.4 Para la preparación de la estrategia ambiental y social, el equipo de proyecto hizo una revisión detallada de la información existente, realizó recorridos de campo para verificar las condiciones de línea base, contrató consultorías especializadas en temas ambientales y de desarrollo urbano y con base en la información disponible definió el alcance y términos de referencia para los estudios a realizarse:
- 2.5 Para el proyecto de BRT, se hará un estudio de impacto ambiental y social completo que identificará todos los temas de interés, financiado con la FAPEP. Los impactos ambientales esperados son típicos de obras civiles de mediano porte y el proyecto se desarrolla en un área intervenida de baja importancia ecológica, por lo que no se espera que ocurran impactos significativos sobre el medio que no puedan ser mitigados adecuadamente mediante planes de manejo. Los impactos de mayor relevancia esperados se presentarán en el área social y para esto, se profundizará en los siguientes temas: i) afectación física de propiedades y negocios incluyendo inventarios y de ser necesario elaboración de planes de reasentamiento siguiendo la política OP-710 de reasentamiento involuntario; ii) plan de relocalización de negocios de los mercados Cuatro y San Lorenzo y de aprovechamiento de oportunidades de negocio unidos al desarrollo del sistema de transporte masivo; y iii) plan de reconversión laboral de conductores y prestadores de servicio potencialmente afectados por la inceptión de un sistema BRT. Es importante anotar que además se ha especificado claramente en los pliegos de estructuración del BRT, la necesidad de dar atención especial al tema de seguridad vial, peatonal y de ciclistas y al acceso universal al sistema de transporte. El tema de divulgación y consulta pública se está iniciando desde ahora y acompañará el proyecto permanentemente.
- 2.6 Con relación a las obras previstas dentro del componente de renovación urbana, se trata de obras menores con impactos muy localizados, que desde el punto de vista ambiental son manejados adecuadamente mediante la utilización de las especificaciones técnicas ambientales aprobadas por el MOPC y de obligatorio cumplimiento en todos los proyectos, la preparación de planes de gestión ambiental y social específicos para las diferentes obras y por un plan de reasentamiento involuntario que se está desarrollando para la relocalización de 22 familias del Barrio San Jerónimo, en viviendas renovadas dentro del mismo barrio, para permitir la construcción de la Plaza de Ferias y el saneamiento de los arroyos Jaén y Jardín. Los planes de manejo, a ser financiados con los recursos de este préstamo, serán preparados en simultáneo con los diseños y será condición previa para la ejecución de algunas obras, la realización del reasentamiento de las familias afectadas del Barrio San Jerónimo. En el IGAS se detalla el alcance mínimo de los planes de manejo que serán preparados para cada obra.
- 2.7 El componente de edificios de gobierno consiste en la construcción de aproximadamente 22,000 m<sup>2</sup> para alojar servicios de diversas instituciones de gobierno. Para el diseño de las obras se pretende trabajar con la normativa *Leadership in Energy and Environmental Design* (LEED) de los Estados Unidos para garantizar una menor huella ambiental de los edificios y conseguir eficiencia energética que ayude a disminuir los costos de mantenimiento y administración de las oficinas de

gobierno. En cuanto a su impacto, al igual que las obras de renovación urbana, los mismos son típicos de obras civiles de mediano porte, muy localizados, que pueden ser mitigados adecuadamente mediante planes de gestión ambiental y social, que serán desarrollados en paralelo con los diseños arquitectónicos y de ingeniería.

- 2.8 Adicionalmente, para todas las obras se está promoviendo el uso de LEED de obras civiles o *Greenroads*, según sean aplicables unas u otras, para promover tecnologías apropiadas de menor consumo de energía y menor huella de carbono.
- 2.9 Con el propósito de contribuir a la sostenibilidad de las intervenciones, se solicitaron recursos de cooperación técnica en preparación (PR-T1107) para financiar una estrategia de planificación, gestión e institucionalidad para el ordenamiento y desarrollo sostenible de la RMA. Con recursos de la misma cooperación técnica se financiará además un piloto de NAMA, (Acción a Nivel Nacional de Mitigación Apropriada) para el sistema de transporte metropolitano de Asunción con el objetivo de conseguir recursos de los mecanismos de financiación de cambio climático.
- 2.10 Las siguientes serán condiciones especiales de ejecución: i) previo al inicio de la ejecución de los proyectos de la Plaza Ferial y el saneamiento del Arroyo Jardín deberá haberse firmado un acuerdo que contemple las responsabilidades, plazos, modalidades, cronograma y presupuesto para dar solución al reasentamiento de las familias afectadas del Barrio San Jerónimo; ii) previo al inicio de la ejecución de las obras del Parque de la Solidaridad, se deberá presentar al Banco evidencia del inicio de las obras de saneamiento de los arroyos Jaén y Jardín para dar solución a las descargas de aguas residuales del sistema de alcantarillado sanitario a dichos arroyos; iii) antes de iniciar las obras del BRT en el trayecto de los mercados Cuatro y San Lorenzo deberá entregarse evidencia del acuerdo para la renovación y reubicación de los puestos que ocupan espacio público en esos sectores; y iv) previo al llamado a licitación para las obras relativas a cada componente, deberán haberse formalizado acuerdos de viabilización entre el Organismo Ejecutor y las Municipalidad de Asunción, Fernando de la Mora y San Lorenzo, que garanticen el funcionamiento y sostenibilidad de las obras en términos financieros ambientales y sociales. Todos los planes de reasentamiento seguirán la política OP-710 del Banco.

### **C. Riesgo Fiduciario**

- 2.11 Se realizó una evaluación de la capacidad institucional utilizando el SECI, obteniéndose los siguientes resultados: i) institucional: desarrollo y riesgo medio. El principal riesgo se relaciona con las demoras en la ejecución por falta de delegación y comunicación oportuna. Como mitigación, el MOPC prevé implementar un proceso de delegación de funciones de autorizaciones por niveles de autoridad; el Reglamento Operativo del programa establecerá un esquema de delegación que de la máxima autonomía en la gestión a la Coordinación General del Programa; y ii) operacional: desarrollo y riesgo medio. El principal riesgo se relaciona con las demoras en los procesos de licitaciones y adquisiciones, y en la deficiente gestión de la ejecución del programa. Como mitigación, el MOPC prevé crear una Unidad Coordinadora; dar status de Sub Unidad Operativa de Contrataciones al programa, que posibilite ejecutar y administrar todas las adquisiciones del programa; el manual de procedimientos establecerá los procesos aplicables al programa; asimismo se incluye la capacitación del personal responsable en las políticas y procedimientos operativos del Banco.

#### **D. Otros Aspectos Especiales y Riesgos**

- 2.12 **Evaluación Económica.** Se realizó la evaluación económica de los impactos que generarían los proyectos incluidos en cada uno de los dos componentes, cuantificando los impactos directos más significativos. Adicionalmente, se realizó una evaluación consolidada del programa y se realizaron análisis de sensibilidad para escenarios optimistas y pesimistas en las variables más significativas.
- 2.13 Los beneficios directos considerados en la evaluación del componente de Reconversión Urbana incluyen el mejoramiento del valor de las propiedades, y el ahorro en alquileres evitados por parte del Estado. Para determinar el beneficio por el mejoramiento que se daría en el valor de las propiedades dentro del área de influencia del proyecto, se actualizó el Modelo de Precios Hedónicos desarrollado en el año 2005. Este modelo econométrico permite aislar los efectos de las diferentes cualidades de un terreno en su precio, y determinar cuánto estarían dispuestos a pagar los individuos por un mejoramiento en dichas cualidades. Similarmente, para el cálculo de los alquileres evitados, los beneficios se calcularon considerando un promedio de valores de mercado inmobiliario.
- 2.14 Los beneficios directos considerados en la evaluación del componente de mejora del transporte público incluyen el ahorro en costos operativos de vehículos, el ahorro en tiempo de los usuarios y la reducción de costos asociados a la mejora de la seguridad vial. Para determinar el beneficio por la reducción de costos operativos, se consideraron la reducción de los kilómetros que los buses recorren actualmente y los previstos en el nuevo sistema, así como el aumento de la velocidad comercial. Para la determinación de los beneficios por ahorro en tiempo de viaje se calculó el diferencial de tiempo para hacer el recorrido promedio con la velocidad actual y la que resultaría una vez implementado el sistema BRT, aplicándose el valor de la hora hombre, ponderado para los diferentes motivos de viaje. Similarmente, para el cálculo de la disminución de costos por mejora de la seguridad vial, se consideró la reducción en las tasas de accidentalidad vial y su incidencia de costos en el sistema de salud.
- 2.15 La evaluación económica considera un período de análisis de 20 años a partir de la finalización de las obras y una tasa de descuento de 12%. El componente de renovación urbana presenta un Valor Presente Neto (VPN) de US\$14,8 millones y una Tasa Interna de Retorno (TIR) del 28%; asimismo, el componente de transporte público presenta un VPN de US\$214,1 millones y una TIR del 31%. El programa consolidado presenta un VPN de US\$228,9 millones y una TIR del 31%. Se realizó un análisis de sensibilidad a las variables más significativas; en todos los casos las tasas de rentabilidad fueron superiores al 12%, confirmando la robustez del proyecto.

### **III. PLAN DE EJECUCIÓN Y ADMINISTRACIÓN**

#### **A. Mecanismo de Ejecución**

- 3.1 El prestatario será la República del Paraguay y el MOPC será la agencia ejecutora (AE). Para la ejecución del Programa, el MOPC constituirá; una Unidad Técnica Ejecutora del Componente de Reconversión Urbana que dependerá de la Dirección de Obras Públicas; y una Unidad Técnica Ejecutora del Componente de Primer Corredor de Transporte Público Masivo, que dependerá directamente del Vice Ministerio de Transporte. El Componente I será ejecutado por el MOPC en coordinación con el

Ministerio de Hacienda. Para el seguimiento de la ejecución del Programa, se creará una Unidad Coordinadora del Programa (“UCP”), que dependerá directamente de la máxima autoridad institucional del MOPC.

- 3.2 Será condición previa al primer desembolso **que la UCP y las Unidades Técnicas Ejecutoras (UTE) estén constituidas y que las siguientes áreas claves estén cubiertas: en la UCP, la Coordinación General de la Unidad, el área de Planificación y Seguimiento, y el área Financiera; en la UTE Componente de Reconversión Urbana: la Coordinación Técnica de la Unidad, y el área de adquisiciones; en la UTE del Componente Primer Corredor de Transporte Público Masivo: la Coordinación Técnica de la Unidad y el área de adquisiciones.**
- 3.3 El segundo componente prevé la creación y el fortalecimiento de un ente gestor que se encargará de la operación del nuevo sistema. Se espera que este ente sea constituido e integrado con los recursos humanos que en una primera etapa serán seleccionados y entrenados como integrantes de la UTE de este componente. La puesta en funcionamiento del ente gestor y la designación de un responsable en la dirección del mismo serán condiciones previas al inicio de las obras previstas para la construcción del corredor troncal y las vías alimentadoras.
- 3.4 Condición previa al primer desembolso: **El programa contará con disposiciones y reglas de ejecución establecidas en el Reglamento Operativo (ROP) del mismo, a ser aprobado y estar en vigencia antes del inicio de la ejecución del programa.** Este ROP deberá incluir: i) las funciones y responsabilidades de planificación, programación y gestión de las diferentes Unidades Funcionales del MOPC, relacionadas con el programa, de la UCP y de las Unidades Técnicas Ejecutoras especialmente creadas para la ejecución programa; ii) el establecimiento de un esquema de delegación de funciones por niveles de autoridad, dando la máxima autonomía en la gestión a la Coordinación General del Programa; y iii) en su anexo, deberá incluir el Manual Fiduciario que establezca los requerimientos y mecanismo fiduciarios de ejecución de adquisiciones y gestión financiera del programa.
- 3.5 Conforme a la definición de funciones a ser establecidas en el ROP se creará una Sub Unidad Operativa de Adquisiciones que dependerá de la UOC central del MOPC, para ejecutar y administrar eficientemente todas las adquisiciones del programa en coordinación con la UOC central; asimismo se elaborará una reglamentación de los tipos de contrataciones y adquisiciones estableciéndose niveles de delegación de autorizaciones, por monto y complejidad.
- 3.6 Condición previa al primer desembolso: **El programa contará con un Manual de Procedimientos de ejecución del programa, a ser aprobado y estar en vigencia antes del inicio de su ejecución.** Este manual deberá incluir, procedimientos de planificación (Presupuesto Plurianual, Plan de Ejecución del Programa - PEP, Plan Operativo Anual - POA, y Plan de Adquisiciones - PA), ejecución y control de ejecución de la operación. El manual también deberá: i) establecer los procedimientos para la planificación, ejecución y control de la operación, incluyendo la elaboración, monitoreo y seguimiento en la ejecución del POA; ii) desarrollar un capítulo de Procedimientos de Adquisiciones aplicables al programa que defina claramente la segregación de funciones incompatibles y que incluya como mínimo los siguientes procesos: a) planificación de adquisiciones, b) publicidad y anuncios de licitaciones,

- c) reparación de documentos de licitación y contratos, d) recepción y apertura de ofertas, e) análisis y evaluación de ofertas, f) adjudicación y entrada en vigor de los contratos, y g) administración de contratos durante su ejecución; iii) desarrollar un capítulo de procedimientos detallados para la administración financiera del programa, que defina: i) las actividades y tareas de las diferentes dependencias del MOPC que participen en todo el proceso (presupuesto, pago, contabilidad, rendición de cuentas, etc); ii) los procedimientos y sistemas que viabilicen el registro de los compromisos y las transacciones financieras en el momento de su ocurrencia; iii) principales medidas y procedimientos de control interno a ser adoptadas para la ejecución del programa y iv) los procedimientos de administración de servicios de auditoría externa.
- 3.7 Las funciones y responsabilidades de la UCP incluyen: i) ejecutar las actividades de consolidación e integración de la planificación de ambos componentes, con base a lo previsto en el PEP, los presupuestos y los POA elaborados por las respectivas Unidades Técnicas Ejecutoras de Proyectos del Programa; ii) elaboración, gestión y seguimiento en la ejecución del POA con base al PEP previsto; iii) coordinación, consolidación de la programación presupuestaria y financiera del programa en su conjunto, con base a los requerimientos de las respectivas Unidades Técnicas Ejecutoras del programa y ejecución de actividades de seguimiento respectivo y en plena coordinación con las Unidades Funcionales responsables del Ministerio; iv) ejecutar las actividades para la tramitación de las adquisiciones del programa; v) coordinar con la Dirección de Crédito Público la implementación y mantenimiento de un sistema de control que garantice el correcto uso de los recursos del Financiamiento y el resguardo de los mismos, así como el mantenimiento del archivo documentario de las transacciones; vi) seguimiento y monitoreo en la ejecución de los POA de cada componente y de los indicadores establecidos en las matrices de resultados de la operación y actualizados en el Tablero de Control del Ministerio; vii) elaboración de los informes de avance físico – financiero; viii) 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; ix) preparación y presentación en forma periódica al MOPC de informes de avance en los aspectos cualitativos y cuantitativos del programa; y x) coordinar y mantener una estrecha relación con todas las Unidades de Planta del Ministerio que intervienen y con las Unidades Técnicas Ejecutoras del Programa, para la ejecución de las actividades previstas.
- 3.8 La Dirección de Crédito Público del MOPC tendrá a su cargo: i) gestionar los desembolsos y las transferencias del crédito externo y sus correspondientes contrapartidas; ii) tramitar los pagos a proveedores canalizados a través de la UCP; iii) preparar las solicitudes de reposiciones de fondos y preparar la información financiera cuantitativa correspondiente a la ejecución del programa conforme a los requerimientos establecidos en las disposiciones legales vigentes y por parte del Banco conforme a lo acordado en el contrato de préstamo. La Dirección de Contabilidad del Ministerio tendrá a su cargo: i) el registro contable en el SICO de las operaciones de ejecución del programa; y ii) resguardar toda la documentación de rendición de cuentas de la operación.
- 3.9 Las funciones y responsabilidades de las UTE, incluyen: i) diseño, ejecución y supervisión de los aspectos técnicos del proyecto; ii) elaboración de los expedientes

técnicos para la ejecución de cada componente; iii) identificación de las necesidades para la programación presupuestaria y financiera de cada componente, en coordinación con la UCP y los lineamientos de las direcciones de planta del MOPC; iv) preparación de las especificaciones técnicas y términos de referencias para la tramitación de las adquisiciones a través de la Sub-UOC; v) participar en los Comités de Evaluación de Ofertas que lo requieran según cada caso, para los diferentes procesos de adquisiciones; vi) elevar a través de la UCP las solicitudes de tramitación de pago a proveedores, con base en la certificación de los informes de fiscalización y supervisión por la ejecución de obras, prestación de servicios o adquisición de bienes; vii) apoyar la elaboración de los informes de avance físico – financiero de cada componente; y viii) colaborar en la preparación y actualizaciones de los informes semestrales de seguimiento de cada componente.

- 3.10 **Adquisición de obras, bienes y servicios.** La adquisición de servicios de consultoría, obras y bienes a ser financiados con recursos del Financiamiento se realizarán de conformidad con las “Políticas para Adquisición de Obras y Bienes Financiados por el BID” (GN-2349-7) y las “Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID” (GN-2350-7), ambas de julio de 2006.
- 3.11 **Desembolsos.** El programa desembolsará los recursos sobre la base de anticipos que reflejarán las necesidades reales de caja del proyecto. La frecuencia de dichos anticipos será determinada en función de la programación financiera del proyecto. Así, la AE deberá actualizar periódicamente su plan financiero, estimando los recursos del financiamiento necesarios para la ejecución del proyecto, de acuerdo con su presupuesto, plan operativo y compromisos adquiridos. Cada anticipo debe ser justificado en por lo menos un 80%, antes de recibir el siguiente anticipo.

#### **B. Resumen de Medidas de Monitoreo y Evaluación**

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

#### **C. Actividades Significativas Posteriores a la Aprobación**

- 3.13 Con el fin de agilizar el inicio de la ejecución del programa, el Banco aprobó una FAPEP (PR-L1056, LO 2316/OC-PR) que financia la ejecución de las acciones prioritarias y urgentes. Los recursos de la FAPEP financiarán la elaboración del Reglamento Operativo y el Manual de Procedimientos.
- 3.14 **Revitalización urbana.** Los estudios técnicos, socio-ambientales, preparación de diseños y documentos de licitación de las obras priorizadas en este componente están siendo ejecutados con recursos del préstamo LO1143/OC-PR; la ejecución de dichas obras se financia con los recursos de la FAPEP.
- 3.15 **Transporte público.** Los estudios técnicos, institucionales, socio-ambientales, preparación de diseños y documentos de licitación se financian con los recursos de la FAPEP; los procesos licitatorios de estos estudios se encuentran avanzados. Los restantes estudios técnicos se financian con recursos del programa.

**Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**

**ANEXO CONFIDENCIAL**  
**CONFIDENTIAL ANNEX**

[INE-TSP@iadb.org](mailto:INE-TSP@iadb.org)

### Matriz de Resultados Consolidada

<b>Objetivo del Componente 1</b>	Revertir el proceso de deterioro urbano actual, promoviendo una revalorización inmobiliaria de la zona y generando un nuevo polo de desarrollo urbano para la ciudad.		
<b>Propósito del Proyecto</b>	<p>a) Contribuir al mejoramiento de la calidad de vida urbana de la población del área de influencia.</p> <p>b) Reequilibrar el crecimiento urbano de la Ciudad de Asunción.</p> <p>Mejoría en las condiciones en que las personas viven, trabajan y utilizan el sector intervenido y su reactivación inmobiliaria</p>		
<b>Indicadores de Resultado</b>	<b>Línea de Base</b>	<b>Meta</b>	<b>Comentarios</b>
Valorización del precio del terreno en la zona de intervención	Año 2008 = 70 USD m <sup>2</sup>	Año 4 = 100 USD m <sup>2</sup>	Línea de Base: Estudio Económico Financiero
<b>Objetivo del Componente 2</b>	Diseño, estructuración e implementación de un sistema integrado de transporte público de pasajeros priorizando su desplazamiento en ómnibus de alta capacidad a través de carriles exclusivos (BRT). En una primera etapa se desarrollará en el corredor San Lorenzo – Centro de Asunción a lo largo de las Avenidas Eusebio Ayala – Mariscal Estigarribia, eje principal y de mayor volumen de pasajeros.		
<b>Propósito del Proyecto</b>	Aumentar la eficacia, eficiencia y calidad del sistema de Transporte Público Metropolitano y construir la primera etapa del Proyecto BTR en el corredor Eusebio Ayala – Mcal. Estigarribia entre Asunción y San Lorenzo.		
<b>Indicadores de Resultado</b>	<b>Línea de Base</b>	<b>Meta</b>	<b>Comentarios</b>
Aumento de la velocidad comercial de los vehículos en la troncal al inicio de la operación del sistema	Año 0: la velocidad comercial actual es de 11 km/h	Año 5: Aumento de la velocidad comercial del Sistema de Transporte no menor que el 50% con relación a la velocidad actual	Se realizará la medición al inicio de las consultorías para medir la velocidad actual y establecimiento de las líneas de base, luego en forma posterior al poner en operación el sistema.
Reducción de la tasa de accidentes en que estén involucrados buses del transporte público en el eje.	Año 0: A determinar	Año 5: Reducción del 15% de la tasa de accidentes de tránsito en los cuales esté involucrado un bus.	La línea de base será desarrollada por la Unidad Técnica del Componente de acuerdo a datos de las Estadísticas policiales, Emergencias Médicas, Observatorio de Violencia MSPyBS.
Ahorro del tiempo de viaje de los usuarios	Año 0: Resultado de encuestas de origen y destino	Año 5: Disminución de al menos 25% con relación a la línea de base	La línea de base será determinada con base a encuestas especializadas a ser desarrolladas

<b>Componente 1. Reconversión Urbana</b>									
<b>Objetivo del Sub-Componente 1.</b> Rehabilitación Urbana y Puesta en Valor del Barrio San Jerónimo	San Jerónimo rehabilitado y puesto en valor, dada su privilegiada situación urbana y fuerte identidad comunitaria.								
<b>Sub - Componente 1</b>	<b>Línea de Base</b>	<b>Año 1*</b>	<b>Año 2**</b>	<b>Año 3</b>	<b>Año 4</b>	<b>Año 5</b>	<b>Año 6</b>	<b>Meta</b>	<b>Comentarios</b>
<b>Productos</b> Familias reasentadas liberan el predio para la construcción de la plaza ferial.	0	60%	100%					54 familias reasentadas	
Arroyos Jaén y Jardín saneados y obras complementarias del Barrio San Jerónimo realizadas.	0	20%	80%					... M2	
Desagües pluviales y cloacales, agua potable y redes eléctricas en óptimo estado de funcionamiento en las viviendas y espacios públicos del Barrio San Jerónimo	A determinar		60%	40%				100% de las viviendas y espacios públicos  (134 regularizaciones de conexiones cloacales, 130 ml de bordes de arroyos)	Los datos para determinar la línea de base lo dará la consultoría de saneamiento ambiental y desagüe cloacal, pluvial y red de agua potable.
Mejoramiento de la estructura vial: vehicular y peatonal en el Barrio San Jerónimo	A determinar			100%				100% de la estructura vial (2400 m2 de reacondicionamiento de calles vehiculares; 380 m2 de reacondicionamiento de senderos peatonales - pasajes)	Los datos para determinar la línea de base lo dará la consultoría de saneamiento ambiental y desagüe cloacal, pluvial y red de agua potable
Centro Comunitario del Barrio San Jerónimo, propicia el desarrollo y la capacitación de la comunidad.	0				1			Centro Comunitario construido (500mt2)	
Mirador Público del Barrio San Jerónimo	0				1			Mirador Construido	
Plaza Ferial en el Barrio Jerónimo en operación	0		30%	70%				Plaza ferial construida y en operación	Actualmente el terreno donde se construirá la feria tiene ocupantes

								30 personas - 10hs de capacitación a los involucrados y seguimientos.	de hecho que serán reasentados.
<b>Resultados</b> Puesta en valor de la imagen urbana en el Barrio San Jerónimo	10% de puesta en valor de la imagen urbana de Barrio San Jerónimo			70%	30%			100% de los tratamiento de bordes y fachadas de las viviendas y espacios públicos. (aprox. 3.655 m2 de tratamiento y renovación de bordes y fachadas de las viviendas del Barrio San Jerónimo; equipamiento y mobiliarios urbanos instalados)	Existen 134 familias.
<b>Objetivo del Sub-Componente 2</b> Sistema de espacios abiertos de uso público	Reacondicionamiento de espacios existentes y dotación de nuevos espacios de apropiación colectiva.								
<b>Sub – Componente 2</b>	<b>Línea de Base</b>	<b>Año 1*</b>	<b>Año 2**</b>	<b>Año 3</b>	<b>Año 4</b>	<b>Año 5</b>	<b>Año 6</b>	<b>Meta</b>	<b>Comentarios</b>
<b>Productos</b> Parque de la Solidaridad construido	0		100%					100% = 9300 m2 de superficie construida, 52.000 m2 de tratamiento superficie exterior, obras complementarias e instalaciones	
Plaza Rodríguez de Francia reacondicionada	0		100%					100% = 1300 m2 de veredas y tratamiento perímetro; baño público construido; consolidación y protección de bordes e iluminación, mobiliario y jardinería	
Plazoleta Isabel la Católica reacondicionada	0		100%					100% = 750 m2 de piso loza, 250 m2 dársena, obras complementarias; drenaje y mobiliario	

Plaza de los Inmigrantes desarrollada.	0		100%					100% = 930m2 de vereda y tratamiento perímetro; iluminación y jardinería; drenaje y mobiliario. Fiscalización	
Parque Lineal Jaén construido	0		100%					100% = 580 ml protección de los bordes del arroyo Jaén; 2600 m2 piso loza; 1950 m2 de bicisendas; iluminación, mobiliario y jardinería	
<b>Resultados</b> Incremento de la disponibilidad de espacios abiertos de uso públicos revitalizados.	Año 2010 = 87.000 m2		100%					Año 4 = 160.000 m2	Línea de Base: Fuente Municipalidad de Asunción
<b>Objetivo del Sub – Componente 3</b> Enlace vial de los tres Poderes del Estado e infraestructura de servicios básicos	Regularización, desarrollo y dotación de redes y enlace vial habilitado en el sector de intervención								
<b>Sub - Componente 3</b>	<b>Línea de Base</b>	<b>Año 1*</b>	<b>Año 2**</b>	<b>Año 3</b>	<b>Año 4</b>	<b>Año 5</b>	<b>Año 6</b>	<b>Meta</b>	<b>Comentarios</b>
<b>Productos</b> Avenida Stella Maris rehabilitada				100%				100% = 800m2 redes de servicios públicos e infraestructura vial	
Regularización, desarrollo y dotación de redes en el sector de intervención	0		30%	70%				100% = 4.600 ml (redes de servicios públicos) Colector principal de desagüe cloacal; ramal principal de desagüe cloacal; ramal principal de agua corriente). Incluye planta de pre-tratamiento de efluentes.	
<b>Resultado</b> Enlace vial habilitado	0			100%				4,6 km de infraestructura vial, incluye regularización de servicios públicos	
<b>Objetivo del Sub – Componente 4</b> Oficinas de Gobierno y Centros de Atención al Ciudadano	Diseño y construcción del Complejo de Oficinas de Gobierno y Centros de Atención al ciudadano								

Sub - Componente 4	Línea de Base	Año 1*	Año 2**	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Meta	Comentarios
<b>Productos</b> Proyectos Ejecutivos desarrollados	0			100%				Proyectos Ejecutivos para el Complejo: Bloques I, II, III y Estacionamiento	
Complejo de Oficinas de Gobierno	Actualmente el predio donde serán construidos el complejo se encuentra ocupado por CAPASA, FFAA e Imprenta Nacional.				25%	25%	50%	Complejo construido. Bloques I, II, III (total 22.565m2); Estacionamiento (14.340m2); Espacio exterior (19.123m2)	El Gobierno comprometió liberar el predio en el tiempo que se requiera, si costo para el programa
<b>Resultado</b> Ahorro del tiempo de los contribuyentes al concurrir y realizar sus trámites en los centros de atención al contribuyente del Complejo								Disminución del 30% del tiempo	La línea de base se establecerá durante la ejecución del programa con el apoyo técnico de la Unidad Técnica de Modernización del Estado
<b>Objetivo del Sub – Componente 5</b> Restauración de Edificios Históricos de uso Público	Restauración de edificios históricos de propiedad patrimonial del Estado								
Sub - Componente 5	Línea de Base	Año 1*	Año 2**	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Meta	Comentarios
<b>Productos</b> M2 de Edificios Históricos de uso Público restaurados	0					100%		3800 m2 de edificios públicos restaurados	La meta está sujeta a ajustes según prioridades y definiciones que se establezcan para el proyecto.

Componente 2. Primer Corredor de Transporte Público Masivo								
Objetivo del Sub – Componente 1: Mejora de la Infraestructura y del Ambiente Urbano		Diseño, construcción, instalación y puesta en marcha de las obras, sistemas y soluciones técnicas que posibiliten el funcionamiento del Sistema BTR y su entorno urbano						
Sub Componente 1	Línea de Base	Año 1*	Año 2**	Año 3	Año 4	Año 5	Meta	Comentarios
<b>Productos</b> Estructuración de la infraestructura del Sistema BRT	0		100%				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diseño Ejecutivo de la Infraestructura, desarrollado</li> <li>• Términos de Referencia de los Diseños Ejecutivos (en detalle) desarrollado</li> </ul>	
Sistema Troncal	0 Kms			20%	35%	45%	17 Kms	Las metas por año corresponden a % de avance de obra.
Vías alimentadoras con pavimento de todo tiempo	0 Kms			15%	65%	20%	100 Kms	
Terminales de Integración y patios	0				1 T	2 T 2 P	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 Terminal (T) en San Lorenzo</li> <li>• 2 Terminales en Asunción (una de ellas es intermedia)</li> <li>• 2 patios</li> </ul>	
Estaciones de acceso al sistema troncal y paradas	0				10 E 50 P	17 E 100 P	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 27 Estaciones</li> <li>• 100 Paradas</li> </ul>	
Intersecciones semaforizadas conectadas al Centro de Control de Semáforos y estaciones que lo requieran con accesos semafóricos peatonales operando en forma centralizada	0				40%	60%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 25 intersecciones semaforizadas</li> <li>• 100% de estaciones que lo requieran con accesos semafóricos peatonales</li> </ul>	Las metas por año corresponden a % de avance en la adquisición e instalación.
Obras de mejoramiento urbanístico: .... Veredas rehabilitadas, iluminación pública instalada, plazas recuperadas y puentes peatonales a lo largo de los corredores y alrededor de las terminales de transferencia	0				100%		<ul style="list-style-type: none"> <li>• ... Km de veredas</li> <li>• ... Unidades de iluminación pública</li> <li>• ... plazas recuperadas</li> <li>• ... puentes peatonales</li> </ul>	Las metas se establecerán con el desarrollo de los diseños ejecutivos de las obras
Red de ciclovías, vías peatonalizadas, sistema de rondín funcionando	0				20Kms s RC 3Kms		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 20 Km de Redes de ciclovías (RD)</li> <li>• 3 km de vías peatonalizadas (VP)</li> </ul>	

					VP 1 SR		• Un sistema de rondín funcionando (SR)	
<b>Objetivo del Sub – Componente 2:</b> Centro de Control y Operación		Dotar al Sistema BTR de la estructura y capacidad de planificación, gestión y control necesaria para su operación óptima.						
<b>Sub Componente 2</b>	<b>Línea de Base</b>	<b>Año 1*</b>	<b>Año 2**</b>	<b>Año 3</b>	<b>Año 4</b>	<b>Año 5</b>	<b>Meta</b>	<b>Comentarios</b>
<b>Productos</b>	0		100%				• Diseño Operacional desarrollado	
Estructuración del Plan Operacional del Sistema BRT			100%				• Modelo tarifario desarrollado • Plan de Negocio desarrollado • Diseño de la estructuración institucional desarrollado	
Estructuración del modelo tarifario y del Plan de Negocios			100%				• Modelo tarifario desarrollado • Plan de Negocio desarrollado • Diseño de la estructuración institucional desarrollado	
Centro de Gestión y Control en operación (plataforma tecnológica)	0				1 CC		Un Centro de Gestión y Control en operación (CC)	
Centro de monitoreo ambiental en operación implantados en el Corredor	0					5 P	• Al menos 5 puntos (P) de monitoreo, operando por un año	
Sistemas de Transporte, Billetaje y Optimización de Flota concesionados				IIA	S.T.  SB  SOTF		Puesta en operación del: • Sistema de Transporte (ST) en el Corredor vigentes • Sistema de Billetaje (SB) • Informe (IA)de análisis de tamaño optimo de flota • Sistema Optimizado del tamaño de la flota (SOTF)	
<b>Resultado</b>	0					100 %	El ENTE recibe la información de operación del Sistema y emite las ordenes de servicio	
<b>Objetivo del Sub – Componente 3</b> Viabilización Socio Ambiental	Implementar acciones de mitigación de impactos sociales, ambientales y empresariales que posibilite la ejecución del proyecto							

Sub Componente 3	Línea de Base	Año 1*	Año 2**	Año 3	Año 4	Año 5	Meta	Comentarios
<b>Productos</b> Empresarios afectados por la implantación del BTR recibieron Capacitación Empresarial y Asistencia Técnica			20%		80%		... de Empresarios capacitados y asistidos técnicamente	La meta se completará una vez que la Unidad Técnica determine la cantidad de empresarios afectados
Conductores y trabajadores técnicos capacitados suficientemente para operar el BTR				50%	50%		.... De Conductores capacitados	La meta se completará una vez que la Unidad Técnica determine la cantidad de conductores y trabajadores afectados
Campañas de comunicación ejecutadas		5%	15%	30%	25%	25%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 Plan Comunicacional del Programa</li> <li>• 1 Campaña en cada año de proyecto.</li> </ul>	Cada año se deberá ejecutar el 100% de esa campaña. Qué se comunicará en cada una de ellas saldrá del Plan Estratégico de Comunicación que se elaborará el año 1
Vendedores informales del Mercado 4 de Asunción ubicados en la troncal son reubicados o acuerdan una compensación como alternativa de cambio ocupacional			30%	70%			<ul style="list-style-type: none"> <li>• 100% vendedores informales del Mercado 4 de Asunción</li> </ul>	La línea de base será determinada con la consultoría prevista para la FAPEP (Marzo, 2011)
Vendedores del Mercado de San Lorenzo ubicados en la troncal son reubicados o acuerdan una compensación como alternativa de cambio ocupacional	0		30%	70%			<ul style="list-style-type: none"> <li>• 100% vendedores del Mercado de San Lorenzo</li> </ul>	La línea de base será determinada con la consultoría prevista para la FAPEP (Marzo, 2011)

\*Corresponde al año 1 de la Facilidad para preparación del Proyecto (FAPEP)

\*\*Corresponde al año 2 de la Facilidad para preparación del Proyecto (FAPEP) y Año 1 del Préstamo Principal de acuerdo al cronograma de ejecución establecido

## Resumen de Plan de Adquisiciones

### I. INFORMACIÓN GENERAL

<b>País</b>	República del Paraguay
<b>Nombre del Proyecto</b>	Programa de Renovación Urbana, Modernización del Sistema de Transporte Público Metropolitano y Oficinas de Gobierno
<b>Número del Proyecto</b>	PR-L1044
<b>Prestatario</b>	República del Paraguay
<b>Ejecutor</b>	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

### II. BREVE DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS Y COMPONENTES DEL PROYECTO

El Programa tiene por finalidad la rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura urbana y de transporte, contribuyendo al aumento de la calidad de vida de la población del área de intervención.

- i. El Componente 1 Reconversión Urbana tiene como objetivo la revitalización y mejoramiento del espacio público de la zona central de Asunción, a fin de revertir el proceso de deterioro urbano actual, promover una revalorización inmobiliaria de la zona y generar un polo de desarrollo urbano para la ciudad.
- ii. El Componente II Primer Corredor Metropolitano de Transporte Público Masivo tiene como objetivo el diseño, estructuración e implementación de un sistema integrado de transporte público de pasajeros priorizando su desplazamiento en ómnibus de alta capacidad a través de carriles exclusivos (Bus de Tránsito Rápido, BTR).
  - **Fecha de aprobación del Proyecto por el Directorio Ejecutivo:** Octubre 2010
  - **Fecha de firma del Contrato de Préstamo:** Octubre 2010
  - **Fecha estimada para el último desembolso:** Marzo 2016
  - **Dirección de la Oficina Ejecutora Responsable del Plan de Adquisiciones:** Edificio Parapití – O’Leary c/Estrella – 2do piso

### III. TOTAL DE CONTRATACIONES PREVISTAS EN EL PROGRAMA

Componente	Obras			Bienes			Servicios de no Consultoría			Consultoría - Firmas			Consulta Individual	Total
	LPI	LNP	CP	LPI	LPN	CP	LPN	CP	SD	SBCC	SBMC	SD	CIIN	
Comp. 1. RU	2	4	1			3				3	4		3	20
Comp. 2. BRT	3	2	0	3	3	2	1	2		20		2	48	86
Comp. 3. Administración				1		2		1	1		1		33	39
<b>Totales</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>7</b>		<b>3</b>	<b>1</b>	<b>23</b>	<b>5</b>		<b>84</b>	<b>142</b>

Período comprendido para este Plan de Adquisiciones: Desde Marzo, 20011 hasta Marzo, 2016

**Componente 1: Reconversión Urbana**

Nº de Ref .	Categoría y Descripción del Contrato de Adquisiciones	Costo Estimado (US\$)	Método de Adq. (**)	Revisión	Fuente de Financiamiento		Precal . SI/NO	Fechas Estimadas de contratación		Estatus	Comentarios
					BID	Local /Otro		Inicio	Fin		
<b>OBRAS</b>											
1	Obras de redes y de regularización y tratamiento de la infraestructura vial en el sector de intervención.	4.952.000	LPI	Ex - ante	91,00%	9,00%	NO	may-11	jun-12	Pendiente	
2	Construcción de las Oficinas de Gobierno y Centros de Atención al Contribuyente	16.100.000	LPI	Ex - ante	71,12%	28,88%	NO	mar-12	mar-15	Pendiente	
<b>SERVICIOS DE CONSULTORIA - Firmas</b>											
3	Fiscalización de las obras Enlace Vial	248.000	SBMC	Ex - ante	91,00%	9,00%	N/A	may-11	jun-12	Pendiente	
4	Diseños ejecutivos para Oficinas de Gobierno y Centro de Atención a Contribuyentes	400.000	SBCC	Ex - ante	90,00%	10,00%	N/A	may-11	mar-12	Pendiente	
5	Fiscalización de la construcción de las Oficinas de Gobierno y Centro de Atención al Contribuyente	1.000.000	SBMC	Ex - ante	91,00%	9,00%	N/A	abr-12	mar-15	Pendiente	
<b>BIENES</b>											
6	Terreno para Centro Comunal de Barrio San Jerónimo	60.000	CD	Ex - ante	69,13%	30,87%	N/A	oct-10	oct-11	Pendiente	
7	Terreno para el Predio del Mirador	21.000	CD	Ex - ante	69,13%	30,87%	N/A	oct-10	sep-11	Pendiente	

**Componente 2: Primer Corredor de Transporte Público Masivo**

Nº de Ref .	Categoría y Descripción del Contrato de Adquisiciones	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición (**)	Revisión	Fuente de Financiamiento		Precal . SI/NO	Fechas Estimadas		Estatus	Comentarios
					BID	Local /Otro		Inicio	Fin		
<b>OBRAS</b>											
8	Construcción del corredor troncal	54.730.000	LPI	Ex - ante	76,22%	23,78%	NO	jul-11	jul-13	Pendiente	
9	Construcción, rehabilitación o mantenimiento de vías para red alimentadoras	15.200.000	LPI	Ex - ante	75,63%	24,38%	NO	mar-12	jul-13	Pendiente	

Nº de Ref	Categoría y Descripción del Contrato de Adquisiciones	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición (**)	Revisión	Fuente de Financiamiento		Precal . SI/NO	Fechas Estimadas		Estatus	Comentarios
					BID	Local / Otro		Inicio	Fin		
10	Construcción de tres Terminales de Integración y dos patios	16.000.000	LPI	Ex - ante	77,38%	22,62%	NO	jul-11	mar-13	Pendiente	Se prevé una licitación por lotes
<b>SERVICIOS DE CONSULTORIA - Firmas</b>		<b>8.315.000</b>								-	
11	Servicios de fiscalización del corredor troncal	3.600.000	SBCC	Ex - ante	76,22%	23,78%	N/A	ago-11	jul-13	Pendiente	
12	Servicios de fiscalización de terminales, patios y estaciones	800.000	SBCC	Ex - ante	77,38%	22,62%	N/A	oct-11	mar-13	Pendiente	5.290.000
13	Servicios de fiscalización de construcción de la red alimentadora	410.000	SBCC	Ex - ante	77,91%	22,09%	N/A	jul-12	jul-13	Pendiente	
14	Servicios de fiscalización del Red de Ciclovías, sistemas peatonales en el Centro Histórico de Asunción	200.000	SBCC	Ex - ante	77,27%	22,73%	N/A	dic-11	ago-13	Pendiente	
15	Servicios de fiscalización (Transporte)	500.000	SBCC	Ex - ante	76,95%	23,05%	N/A	sep-11	may-13	Pendiente	
16	Servicios de fiscalización (Billeteaje)	700.000	SBCC	Ex - ante	76,95%	23,05%	N/A	jun-12	ago-13	Pendiente	
17	Servicios de fiscalización (Optimización de flota)	200.000	SBCC	Ex - ante	76,95%	23,05%	N/A	may-12	jul-13	Pendiente	
18	Transferencia de tecnología para la implementación del sistema con base a experiencia del Gobierno de Colombia	200.000	SD	Ex - ante	76,95%	23,05%	N/A	ago-11	nov-13	Pendiente	Se prevé realizar un convenio para transferencia de tecnología
19	Investigaciones para el desarrollo de un Instituto de Transporte a ser desarrollado en alianza estratégica con una o varias universidades	250.000	SBCC	Ex - ante	76,95%	23,05%	N/A	may-11	may-14	Pendiente	Se prevé realizar varios contratos
20	Manuales de Procedimientos de Operación del Sistema BTR	250.000	SBCC	Ex - ante	76,95%	23,05%	N/A	may-12	jul-13	Pendiente	
21	Estudio de Reubicación y Formalización del Comercio Informal de los mercados de Asunción y San Lorenzo	100.000	SBCC	Ex - ante	90,37%	9,63%	N/A	nov-11	sep-12	Pendiente	

Nº de Ref	Categoría y Descripción del Contrato de Adquisiciones	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición (**)	Revisión	Fuente de Financiamiento		Precal . SI/NO	Fechas Estimadas		Estatus	Comentarios
					BID	Local / Otro		Inicio	Fin		
22	Asistencia Técnica identifica oportunidades laborales, presta capacitación Técnica de Oficios, establece Bolsa de Empleos y Proyecto del programa de Reinserción Laboral desarrollado.	250.000	SBCC	Ex - ante	90,37%	9,63%	N/A	sep-11	jul-13	Pendiente	
<b>BIENES Y SERVICIOS CONEXOS</b>											
23	Provisión e instalación de Estaciones y Paradas	8.120.000	LPI	Ex - ante	77,91%	22,09%	N/A	may-12	jul-13	Pendiente	
24	Provisión e instalación del Sistema de Semaforización Integrado	1.500.000	LPI	Ex - ante	78,13%	21,88%	N/A	abr-12	ago-13	Pendiente	
25	Provisión, instalación y puesta en marcha del Centro de Control incluyendo reacondicionamiento edilicio para su instalación según requerimientos técnicos	3.650.000	LPI	Ex - ante	76,95%	23,05%	N/A	jul-12	jul-13	Pendiente	

**Componentes 3 y 4: Administración, Auditoría y Evaluación**

Nº de Ref.	Categoría y Descripción del Contrato de Adquisiciones	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición (**)	Revisión	Fuente de Financiamiento		Precal . SI/NO	Fechas Estimadas de contratación		Estatus	Comentarios
					BID	Local / Otro		Inicio	Fin		
<b>SERVICIOS DISTINTOS DE CONSULTORIA</b>											
26	Alquileres	59.000	CD	Ex - Post	91,83%	8,17%	N/A	feb-11	mar-16	Pendiente	

\* La revisión Ex - Post de los montos límites se aplicará luego de que dos (2) procesos del Programa con revisión Ex - Ante en cada categoría hayan sido aprobados satisfactoriamente por el Banco. Es decir que dos llamados que deberían ser ex post por ser los dos primeros se ejecutan con revisión ex ante.

\*\*Bienes y Obras: LPI: Licitación Pública Internacional; LIL: Licitación Internacional Limitada; LPN: Licitación Pública Nacional; CP: Comparación de Precios; CD: Contratación Directa; AD: Administración Directa; CAE: Contrataciones a través de Agencias Especializadas; AC: Agencias de Contrataciones; AI: Agencias de Inspección; CPIF: Contrataciones en Préstamos a Intermediarios Financieros; CPO/COT/CPOT: Construcción-propiedad-operación/ Construcción-operación- transferencia/ Construcción-propiedad-operación-transferencia (del inglés BOO/BOT/BOOT); CBD: Contratación Basada en Desempeño; CPGB: Contrataciones con Préstamos Garantizados por el Banco; PSC: Participación de la Comunidad en las Contrataciones. Firms Consultoras: SBCC: Selección Basada en la Calidad y el Costo; SBC: Selección Basada en la Calidad; SBPF: Selección Basada en Presupuesto Fijo; SBMC: Selección Basada en el Menor Costo; SCC: Selección Basada en las Calificaciones de los Consultores; SD: Selección Directa. Consultores Individuales: CCIN: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Nacional; CCII: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Internacional