

“Bicentenario de la Independencia Nacional: 1811 - 2011”



PODER LEGISLATIVO

LEY N° 4091

QUE APRUEBA LA COOPERACION TECNICA NO REEMBOLSABLE ATN/OC-11759-PR “PROGRAMA DE ACCESO VIAL DEL LADO PARAGUAYO AL 2^{do} PUENTE PRESIDENTE FRANCO – PORTO MEIRA (FOZ DE IGUAZU)”, POR US\$ 720.000 (DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA SETECIENTOS VEINTE MIL), CON RECURSOS DEL FONDO PARA EL FINANCIAMIENTO DE OPERACIONES DE COOPERACION TECNICA PARA INICIATIVAS PARA LA INTEGRACION DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL (FIRII), ADMINISTRADO POR EL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)

EL CONGRESO DE LA NACION PARAGUAYA SANCIONA CON FUERZA DE LEY

Artículo 1º.- Apruébase la Cooperación Técnica No Reembolsable ATN/OC-11759-PR “Programa de Acceso Vial del Lado Paraguayo al 2do. Puente Presidente Franco – Porto Meira (Foz de Iguazú)”, por US\$ 720.000 (Dólares de los Estados Unidos de América setecientos veinte mil), con recursos del Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la Integración de Infraestructura Regional (FIRII), administrado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

“DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PARAGUAY

ACCESO VIAL DEL LADO PARAGUAYO AL 2^{do} PUENTE PRESIDENTE FRANCO – PORTO MEIRA (FOZ DE IGUAZU)

(PR-T1046)

PLAN DE OPERACIONES

Equipo conformado por: Juan Manuel Leño (COF/CPR), Jefe de Equipo; Carlos Tamayo (VPC/IIRSA); Vanina Messere (VPC/IIRSA) Cynthia Colaiacovo (LEG/SGO) y Caterina Vecco (INE/TSP).

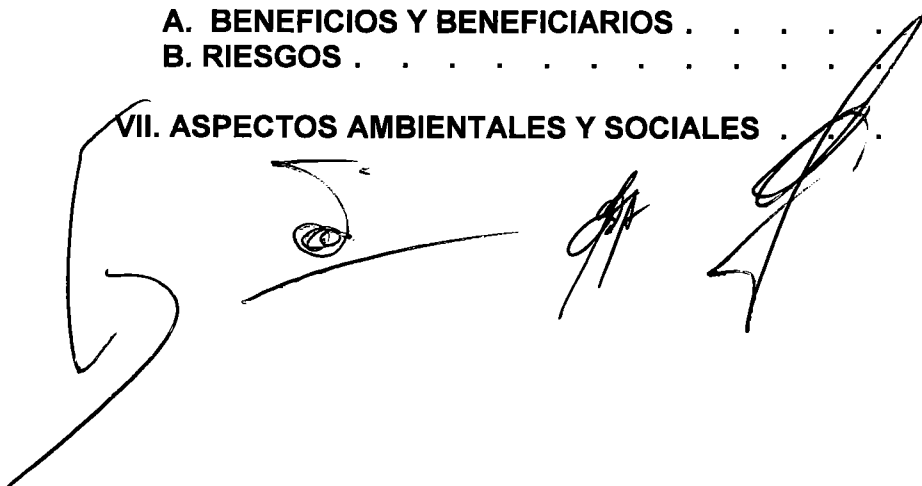
“Bicentenario de la Independencia Nacional: 1811 - 2011”

PODER LEGISLATIVO
LEY N° 4091

Pág. N° 2/76

INDICE

I. RESUMEN EJECUTIVO	5
II. MARCO DE REFERENCIA	6
A. ANTECEDENTE Y JUSTIFICACION	6
B. ESTRATEGIA DEL BANCO EN EL SECTOR	7
C. PARTICIPACION DEL BANCO Y OTRA AGENCIAS EN EL SECTOR	7
III. EL PROGRAMA	8
A. OBJETIVOS Y DESCRIPCION	8
B. COMPONENTES	9
IV. COSTO Y FINANCIAMIENTO	10
V. EJECUCION Y SUPERVISION	11
A. ORGANISMO EJECUTOR	11
B. MECANISMO DE EJECUCION Y SUPERVISION	11
C. PERIODO DE EJECUCION	12
D. ADQUISICION DE BIENES Y SERVICIOS	12
VI. BENEFICIOS DEL PROGRAMA Y RIESGOS	12
A. BENEFICIOS Y BENEFICIARIOS	12
B. RIESGOS	12
VII. ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES	12

Handwritten signatures and marks at the bottom of the page, including a large stylized signature on the left and several smaller signatures to the right.

“Bicentenario de la Independencia Nacional: 1811 - 2011”

**PODER LEGISLATIVO
LEY N° 4091**

Pág. N° 3/76

ANEXOS

ANEXO I Presupuesto Detallado

ANEXO II Plan de Adquisiciones

ENLACES ELECTRONICOS

Términos de Referencia para la elaboración Final de Ingeniería de los Accesos al Segundo Puente sobre el Paraná Presidente Franco – Foz de Iguazú

<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2090872>

Términos de Referencia para la Elaboración del Estudio de Impacto Socio-Ambiental de las Obras de los Accesos al Segundo Puente sobre el Paraná Presidente Franco – Foz de Iguazú

<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2090873>

DATOS BASICOS SOCIOECONOMICOS

Los datos básicos socioeconómicos, incluyendo información sobre deuda pública, se encuentran disponibles en las siguientes direcciones:

http://www.iadb.org/countries/home.cfm?id_country=PR&Language=Spanish

<http://www.iadb.org/RES/index.cfm?fuseaction=externallinks.countrydata>

INFORMACION DISPONIBLE EN LOS ARCHIVOS DE VPC/IIRSA E INE/TSP

Cartera de proyecto Aprobados y en Preparación

<http://www.iadb.org/projects/index.cfm?language=Spanish>

Estudios de Ingeniería para la Construcción del Segundo Puente (Elaborados por Brasil)

Relatorio Final, Anexo A:

<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2091484>

Relatório final, Anexo B:

<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2091488>

Relatorio Final, Septiembre 2009:

<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=2091503>

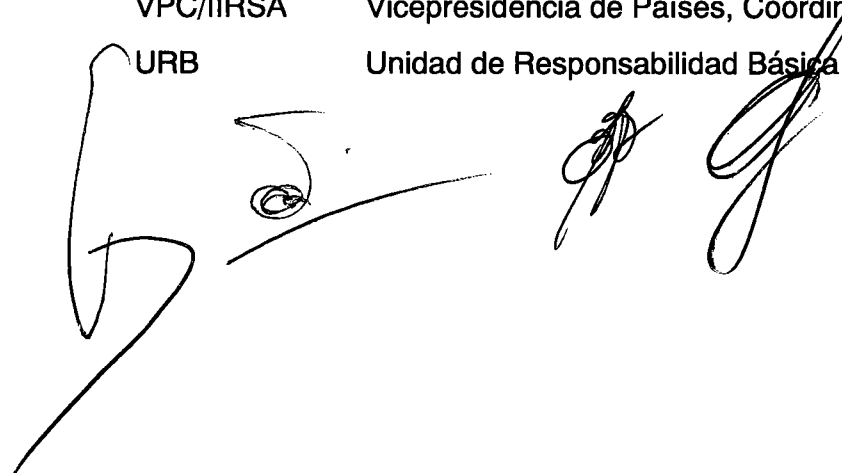
“Bicentenario de la Independencia Nacional: 1811 - 2011”

PODER LEGISLATIVO
LEY N° 4091

Pág. N° 4/76

Siglas y Abreviaturas

CESI	Comité de Medio Ambiente e Impacto Social
ESR	Environmental and Social Impact Review
CCT	Comité de Coordinación Técnica de la Iniciativa IIRSA
COF/CPR	Representación del BID en Paraguay
CT	Cooperación Técnica
FIRII	Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la Integración de Infraestructura
FONPLATA	Fondo de Desarrollo de la Cuenca del Río de la Plata
IIRSA	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana
INE/TSP	División de Transportes
TDR	Términos de Referencia
VPS/INE	Vicepresidencia de Sectores y Conocimiento, Gerencia de Infraestructura
VPC/IIRSA	Vicepresidencia de Países, Coordinación IIRSA
URB	Unidad de Responsabilidad Básica



“Bicentenario de la Independencia Nacional: 1811 - 2011”

PODER LEGISLATIVO
LEY N° 4091

Pág. N° 5/76

PARAGUAY
ACCESO VIAL DEL LADO PARAGUAYO AL 2DO. PUENTE PRESIDENTE FRANCO –
PORTO MEIRA (FOZ DE IGUAZU)

(PR-T1046)

I. RESUMEN EJECUTIVO

Organismo Ejecutor:	Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
Beneficiarios:	República del Paraguay
Equipo de proyecto	Juan Manuel Leño (COF/CPR), Jefe de Equipo; Carlos Tamayo (VPC/IIRSA); Vanina Messere (VPC/IIRSA); Cynthia Colaiacovo (LEG/SGO) y Caterina Vecco (INE/TSP).
Financiamiento:	BID (Fondo FIRII - Fondo Para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la Integración de Infraestructura Regional) US\$ 720.000 Local (Paraguay): US\$ 187.500 Total: US\$ 907.500
Objetivos:	El objetivo es desarrollar estudios de este nuevo puente en dos etapas: i) estudios de factibilidad; y ii) diseños detallados o proyectos ejecutivos de los accesos y obras complementarias. Los estudios de factibilidad tienen como finalidad identificar diferentes alternativas de trazado que permitan escoger la mejor opción de acceso vial al nuevo puente, con el menor impacto socio ambiental, de tal manera que se maximicen los beneficios para la Ciudad del Este y su área suburbana, y para el transporte. Por su parte, la segunda etapa, correspondiente a los diseños detallados será coordinada con los diseños del Puente Internacional que llevará a cabo Brasil. El período de ejecución será de 12 meses y el de desembolsos de 14 meses, ambos plazos contados a partir de la fecha de aprobación de la operación.
Plazo:	
Condiciones contractuales especiales:	Ninguna
Excepciones a las políticas del Banco:	Ninguna
Revisión social y ambiental:	El <i>ESR Secretariat</i> (antes el Comité de Medio Ambiente e Impacto Social - CESI), revisó el Perfil de esta Cooperación Técnica el 19 de Mayo del 2006. La Agilización del Transporte en la Frontera Paraguay – Brasileña, beneficiará no solo a los transportistas por la disminución de los tiempos de viaje sino también a la economía paraguaya en su conjunto al permitirse un mayor intercambio de comercio con el Brasil y el Estado del Paraná en particular.
Beneficiarios directos	Esta operación está siendo coordinada con la Corporación Andina de Fomento (CAF) y con el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA), a través del Comité de Coordinación técnica de IIRSA.
Coordinación con otras agencias:	

II. MARCO DE REFERENCIA

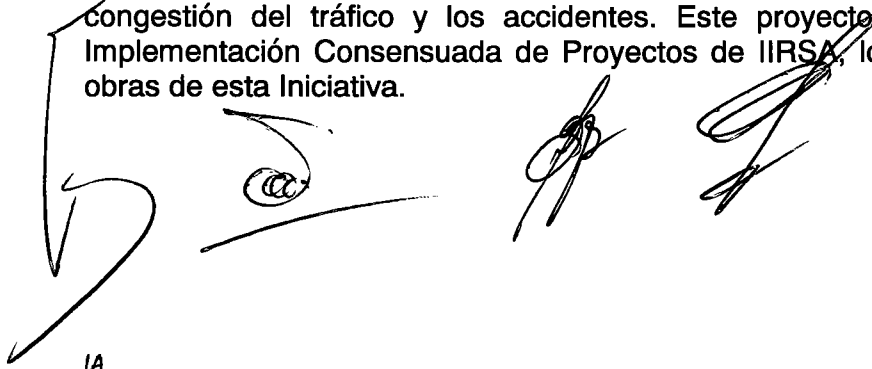
A. Antecedentes y Justificación

2.1 El Puente Internacional Ciudad del Este – Foz de Iguazú es el principal paso de frontera del Paraguay. Por éste se moviliza el 88% del comercio bilateral por carretera Brasil – Paraguay, medido en términos de valor, y el 81% en volumen. Durante el año 2005, el tránsito promedio diario estaba compuesto por 14.523 automóviles, 350 autobuses, 6.280 combis, 600 camiones, 15.630 motos y 15.240 peatones. El puente presenta una calzada con tres carriles de circulación, uno en cada sentido, y un tercer carril reversible de acuerdo con el flujo vehicular.

2.2 Debido a la gran congestión vehicular que presenta este paso de frontera, en 1992 los Gobiernos de Brasil y Paraguay firmaron un Acuerdo para la construcción del nuevo Puente Internacional Ciudad del Este - Foz de Iguazú, cuya localización tentativa se ubica a cinco kilómetros al sur del puente actual, en Puerto Meira (BR), y Puerto Presidente Franco (PR). Se creó una Comisión Mixta Binacional que ha venido trabajando en la estructuración del proyecto, y se estableció que la forma de contratación del puente, y sus accesos, sería por concesión. En 2003 se suscribió un memorando de entendimiento entre los dos países que definía los lineamientos para el diseño de la concesión, y en el 2005, el Gobierno de Brasil, en coordinación con el de Paraguay, elaboró el estudio de pre factibilidad del nuevo paso de frontera. Este estudio definió que no era viable la construcción del nuevo puente y sus accesos por concesión, razón por la cual en diciembre de 2005 se modificó el Acuerdo entre los países, para contratar la construcción del puente como obra pública. Este Acuerdo está en proceso de ratificación por parte de los Congresos de ambos países.

2.3 Se estableció que Brasil financiará los estudios y la construcción del nuevo puente internacional, así como de los accesos del lado brasileño; y que Paraguay, financiará los diseños y la obra de los accesos en su territorio. Actualmente Brasil ya tiene completos los pliegos de la licitación para contratar la factibilidad, e ingeniería de detalle, y por lo tanto Paraguay requiere empezar los estudios de las obras a su cargo. Estos estudios corresponden a dos etapas: i) factibilidad técnica, económica y social; y ii) diseño final o ejecutivo de la alternativa seleccionada. Para la financiación de estos estudios, el Gobierno de la República del Paraguay solicitó recursos de cooperación técnica del FIRII. Eventualmente, la financiación de las obras del acceso vial paraguayo podría ser incluida en el Programa de Integración, Rehabilitación y Mantenimiento de la Red Vial (PR-L1007)1.

2.4 La construcción de la nueva conexión física entre Foz de Iguazú y Ciudad del Este, es un proyecto articulante identificado bajo la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) en el Eje de Capricornio, que vincula el Puerto de Paranaguá con el Puerto de Antofagasta (Chile). Además de mejorar la vinculación para el tránsito carretero de vehículos pesados y livianos, favoreciendo las posibilidades de un mayor intercambio comercial entre ambos países, éste contribuirá al desarrollo de las economías regionales y las poblaciones limítrofes del Sur - Oeste brasileño y Centro-Este paraguayo al disminuir los tiempos de cruce de frontera, la congestión del tráfico y los accidentes. Este proyecto forma parte de la Agenda de Implementación Consensuada de Proyectos de IIRSA, lo cual le da alta prioridad en las obras de esta Iniciativa.



LA

B. Estrategia del Banco en el Sector

2.5 Desde el año 2000, cuando los Presidentes de los doce países suramericanos han dado nacimiento a IIRSA, el Banco ha venido apoyando su desarrollo. En marzo de 2006, el Directorio aprobó la extensión del respaldo del Banco a IIRSA, a través de la prórroga de la cláusula de vencimiento hasta el 2010, fecha en la cual vence la Iniciativa. El Eje de Capricornio, donde se encuentra el proyecto Nuevo Puente Puerto Presidente Franco-Porto Meira con centro de frontera Paraguay-Brasil, es uno de los diez (10) Ejes de Integración y Desarrollo definidos en el proceso de planificación de la Iniciativa. Adicionalmente, este proyecto constituye uno de los 31 proyectos de la Cartera IIRSA seleccionado por consenso de los países como prioritario y estratégico.

Los estudios que se proponen son claramente un aporte a la integración física de Paraguay y Brasil y mejorará el comercio binacional, el ordenamiento urbano de las ciudades fronterizas y el sistema de control integrado de frontera.

C. Participación del Banco y otras Agencias en el Sector

2.6 El Banco viene apoyando una serie de actividades vinculadas con el mejoramiento del Eje de Capricornio.

2.7 El Comité de Coordinación Técnica (CCT), órgano de coordinación técnica de IIRSA, está conformado por el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA), la Corporación Andina de Fomento (CAF), y el Banco, por lo tanto, los resultados de este estudio, así como el resto de las actividades que realizan estos Bancos, se comparten en los eventos del Comité.

D. Estrategia del Programa

2.8 La conectividad y Transporte entre Paraguay y Brasil es fundamental para mejorar la integración suramericana, razón por la cual el Segundo Puente en la Frontera Paraguaya – Brasileña es uno de los proyectos prioritarios de la agenda de integración en la Región.

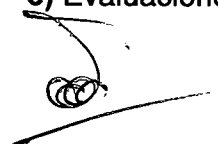
2.9 El FIRII fue creado para apoyar las actividades de preparación de proyectos de infraestructura de integración, principalmente bajo la Iniciativa IIRSA y el Proyecto Mesoamérica (ex Plan Puebla Panamá). Por lo tanto, esta CT resulta elegible para esta fuente de financiación.

2.10 Dentro de las actividades financiadas bajo este fondo se encuentran:

- a) Estudios de pre factibilidad y factibilidad;
- b) Diseños de proyectos;
- c) Estudios relacionados con la viabilidad (técnica, económica, financiera, social e institucional) de proyectos;
- d) Estudios sociales y ambientales; y
- e) Evaluaciones ambientales estratégicas, entre otras.



LA



“Bicentenario de la Independencia Nacional: 1811 - 2011”

PODER LEGISLATIVO LEY N° 4091

Pág. N° 8/76

III. PROGRAMA

A. OBJETIVOS Y DESCRIPCION

3.1 El objetivo general de esta cooperación técnica es el de contribuir a la mejora del comercio y transporte entre Paraguay y Brasil en el Corredor Asunción - Paranagua, y el objetivo específico es la realización de los estudios de ingeniería para los accesos al segundo puente Presidente Franco-Porto Meira (Foz de Iguazú) del lado Paraguayo y por otro lado la presente CT permitirá adelantar el análisis portuario en el Paraguay para potenciar el desarrollo del corredor (Asunción – Ciudad del Este) que requerirá complementarse con un sistema de puertos fluviales en Paraguay, eficiente y eficaz, bien regulado y moderno.

3.2 Los estudios de este nuevo puente se dividen en dos etapas: i) estudios de factibilidad; y ii) diseños detallados o proyectos ejecutivos de los accesos y obras complementarias.

3.3 Los estudios de factibilidad tienen como finalidad identificar diferentes alternativas de trazado que permitan escoger la mejor opción de acceso vial al nuevo puente, con el menor impacto socio ambiental, de tal manera que se maximicen los beneficios para la Ciudad del Este y su área suburbana, y para el transporte. Este estudio constará de: i) estudio de tránsito de la zona de influencia; ii) un análisis técnico, a nivel de anteproyecto, de alternativas de trazado incluyendo los intercambiadores viales requeridos, y las intersecciones con las Rutas 6 ó 7; iii) evaluación socio ambiental de las alternativas de trazado incluyendo la identificación de predios afectados y el impacto sobre el ordenamiento territorial a lo largo del acceso; y iv) evaluación económica del proyecto. El resultado de esta etapa será la definición de la alternativa de trazado a ser diseñada, teniendo en cuenta los aspectos técnicos, económicos y socio ambientales de las diferentes alternativas analizadas.

3.4 La segunda etapa, correspondiente a los diseños detallados será coordinada con los diseños del Puente Internacional que llevará a cabo Brasil. Estos diseños para el acceso vial paraguayo incluirán: i) diseños de ingeniería de detalle de la vía de acceso al puente internacional, desde las Rutas 6 ó 7, hasta el empalme con el trazado que realice Brasil, y de los intercambiadores que se requieran para garantizar el buen funcionamiento del acceso; ii) estudio de ordenamiento territorial de la zona de influencia; iii) evaluación del impacto ambiental; y iv) diseño operativo del Centro de Frontera, y de las instalaciones físicas, en caso de requerirse. Al finalizar estos estudios se podrá proseguir con la contratación de las obras.

3.5 La presente Cooperación Técnica definirá y propondrá los diseños definitivos para los accesos en el lado paraguayo al Segundo Puente Sobre el Río Paraguay en la Frontera Paraguayo – Brasileña y por otro lado el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay está adelantando los estudios necesarios para completar la concesión del corredor Asunción - Ciudad del Este, del cual ya se encuentra concesionado el tramo Caaguazú hasta Ciudad del Este. Y toda vez que los flujos de mercancías a través del Puente Binacional tendrán como origen y destino principales en el Paraguay la ciudad de Asunción y de allí su conexión a la Hidrovía Paraguay - Paraná es indispensable adelantar el análisis portuario en el Paraguay para potenciar el desarrollo de este importante corredor que requerirá complementarse con un sistema de puertos fluviales en Paraguay, eficiente y eficaz, bien regulado y moderno. Para lo cual el Gobierno de Paraguay por intermedio de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP), está adelantando la realización de algunos estudios que permitan, a partir de la situación actual de la ANNP, tomar las acciones para conseguir el fortalecimiento institucional, la remodelación y la modernización absolutamente necesarias en la Entidad. Entre dichos estudios tiene especial relevancia la redacción de un nuevo Decreto Tarifario para la ANNP, con el concepto de abandonar el actual cobro de las tarifas portuarias ad valorem de las liquidaciones aduaneras, para pasar a un nuevo concepto de establecimiento del nivel de la tarifa basado en los costos existentes y las inversiones a realizar y con flexibilidad en su aplicación para poder aplicar una verdadera política comercial por parte de la Entidad.

B. COMPONENTES:

3.6 Los estudios se dividen en dos etapas y componentes: **i)** estudios de factibilidad; y **ii)** diseños detallados o proyectos ejecutivos de los accesos y obras complementarias.

Componente 1: Estudios de factibilidad.

3.7 Los estudios de factibilidad tienen como finalidad identificar diferentes alternativas de trazado que permitan escoger la mejor opción de acceso vial al nuevo puente, con el menor impacto socio ambiental, de tal manera que se maximicen los beneficios para la Ciudad del Este y su área suburbana, y para el transporte.

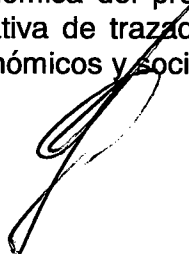
Este estudio constará de:

i) estudio de tránsito de la zona de influencia;

ii) un análisis técnico, a nivel de anteproyecto, de alternativas de trazado incluyendo los intercambiadores viales requeridos, y las intersecciones con las Rutas 6 ó 7;

iii) evaluación socio ambiental de las alternativas de trazado incluyendo la identificación de predios afectados y el impacto sobre el ordenamiento territorial a lo largo del acceso; y

iv) evaluación económica del proyecto. El resultado de esta etapa será la definición de la alternativa de trazado a ser diseñada, teniendo en cuenta los aspectos técnicos, económicos y socio ambientales de las diferentes alternativas analizadas.



“Bicentenario de la Independencia Nacional: 1811 - 2011”

PODER LEGISLATIVO LEY N° 4091

Pág. N° 10/76

Componente 2: Diseños detallados.

3.8 La segunda etapa, correspondiente a los diseños detallados será coordinada con los diseños del Puente Internacional que llevará a cabo Brasil. Estos diseños para el acceso vial paraguayo incluirán:

i) diseños de ingeniería de detalle de la vía de acceso al puente internacional, desde las Rutas 6 ó 7, hasta el empalme con el trazado que realice Brasil, y de los intercambiadores que se requieran para garantizar el buen funcionamiento del acceso;

ii) estudio de ordenamiento territorial de la zona de influencia;

iii) evaluación del impacto ambiental; y

iv) diseño operativo del Centro de Frontera, y de las instalaciones físicas, en caso de requerirse.

3.9 Al finalizar estos estudios se podrá proseguir con la contratación de las obras.

Componente 3: Estudios Complementarios.

3.10 Mediante la presente Cooperación Técnica se estudiarían los siguientes aspectos: (i) Establecer nuevos Reglamentos de Operaciones y de Servicios Portuarios, acuerdos con el nuevo Tarifario; (ii) Preparar una matriz de Políticas a cumplir por la ANNP en los temas de RRHH, Regulación Tarifaria y Regulación Privada; (iii) Estudios para la solución definitiva de la navegabilidad permanente de los tramos bajo competencia de la ANNP durante todo el año, permitiendo la actuación de la Entidad en forma oportuna y eficaz y asegurando de esta manera la capacidad exportadora nacional. En este último trabajo se deberán hacer rondas de consultas previas al mercado para lograr el necesario consenso para la solución propuesta.

IV. COSTO Y FINANCIAMIENTO

4.1 El presupuesto estimado es de US\$ 907.500 (Dólares novecientos siete mil quinientos), discriminados de la siguiente manera: a) US\$ 187.500 (Dólares ciento ochenta y siete mil quinientos) correspondientes a los aportes comprometidos por el Gobierno de Paraguay, aportando contratación del personal de contraparte y los gastos de logística asociados tales como oficina de soporte, transporte y otros, para atender los requerimientos de las distintas especialidades que intervienen en el estudio; y b) US\$ 720.000 (Dólares setecientos veinte mil) aporte del BID (a través del Fondo FIRII - Fondo Para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la Integración de Infraestructura Regional).

“Bicentenario de la Independencia Nacional: 1811 - 2011”

PODER LEGISLATIVO LEY N° 4091

Pág. N° 11/76

4.2 El presupuesto estimado en US\$ del Programa propuesto es el siguiente:

Tipo de Gasto	FIRII (US\$)	Aporte Local (US\$)	TOTAL (US\$)
Fase I: Estudio de Pre factibilidad			
Honorarios	48.000	12.000	60.000
Viajes y otros gastos	52.000	13.000	65.000
Sub-Total:	100.000	25.000	125.000
Fase II: Diseños detallados o ejecutivos del acceso y obras complementarias			
Honorarios	168.000	36.000	204.000
Viajes y otros gastos	182.000	39.000	221.000
Sub-Total:	350.000	75.000	425.000
Estudios Complementarios			
(i) Reglamento de Operaciones y Servicios Portuarios, (ii) Matriz de Políticas a cumplir por la ANNP, (iii) Estudios para la solución definitiva de la navegabilidad y (iv) Consultas Públicas.			
Viajes y otros gastos	240.000	17.500	257.500
		50.000	50.000
Sub-Total	240.000	67.500	307.500
Administración técnica de los estudios	30.000	20.000	50.000
TOTAL GENERAL	720.000	187.500	907.500

4.3 El aporte local, que será básicamente en especie, corresponde a los costos del personal de contraparte y los gastos de logística asociados tales como oficina de soporte, transporte y otros, para atender los requerimientos de las distintas especialidades que intervienen en el estudio. El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) cuenta con los recursos de equipamiento técnico y profesionales para hacer frente a esta tarea.

V. EJECUCION Y SUPERVISION

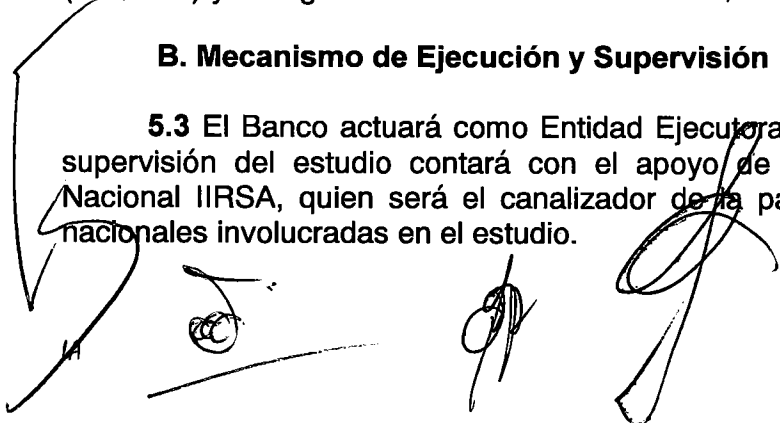
A. Organismo Ejecutor

5.1 El BID, a través de la Oficina de la Representación en el Paraguay, actuará como entidad ejecutora y por lo tanto tendrá a su cargo la contratación de la firma consultora, la cual se realizará de acuerdo con las políticas y procedimientos de adquisiciones del Banco.

5.2 La responsabilidad técnica será ejercida por las unidades técnicas del Banco (INE/TSP) y el seguimiento será a través de TSP/CPR.

B. Mecanismo de Ejecución y Supervisión

5.3 El Banco actuará como Entidad Ejecutora de esta cooperación técnica. Para la supervisión del estudio contará con el apoyo de Paraguay, a través del Coordinador Nacional IIRSA, quien será el canalizador de la participación de las diversas entidades nacionales involucradas en el estudio.



“Bicentenario de la Independencia Nacional: 1811 - 2011”

PODER LEGISLATIVO LEY N° 4091

Pág. N° 12/76

C. Período de Ejecución

5.4 El período de ejecución será de 12 meses y el de desembolsos de 14 meses, ambos plazos contados a partir de la fecha de aprobación de la operación.

D. Adquisición de Bienes y Servicios

5.5 La ejecución de los estudios de Ingeniería estarán a cargo de una firma consultora especializada independiente. La selección y la contratación de la firma se llevarán a cabo de conformidad con las Políticas y Procedimientos de Adquisiciones del Banco (GN-2350-7 y subsiguientes).

5.6 Para las labores de los estudios complementarios se contratarán consultorías individuales y se requerirá el concurso de expertos individuales en materia de Derecho e Ingeniería Naval y una empresa consultora de administración que diseñe la organización y los métodos de la Asociación Pública Privada.

VI. BENEFICIOS DEL PROGRAMA Y RIESGOS

A. Beneficios y Beneficiarios

6.1 La Agilización del Transporte en la Frontera Paraguayo – Brasileira, beneficiará no solo a los transportistas por la disminución de los tiempos de viaje sino también a la economía paraguaya en su conjunto al permitirse un mayor intercambio de comercio con el Brasil y el Estado del Paraná en particular.

B. Riesgos

6.2 No se prevén inconvenientes con el desarrollo de esta Cooperación Técnica dado el grado de avance que tienen los acuerdos binacionales Brasil – Paraguay con relación a la construcción del nuevo puente Internacional.

VII. ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

7.1 La presente Cooperación Técnica no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la elaboración de estudios. Un componente importante a evaluar en cada una de las dos etapas de los estudios es el componente socio ambiental, lo que permitirá incorporar el tema desde el análisis de las alternativas, escogiendo para el diseño detallado la alternativa que tenga menor impacto, y la oportuna formulación y dimensionamiento de las medidas de mitigación requeridas. Adicionalmente se buscará la participación de la sociedad civil mediante consultas públicas.

VIII. RECOMENDACION

Fdo.: Por **Juan Manuel Leño**, Jefe de Equipo TSP/CPR
Fecha: 4 de setiembre de 2009.



“Bicentenario de la Independencia Nacional: 1811 - 2011”

**PODER LEGISLATIVO
LEY N° 4091**

Pág. N° 13/76

IX. CERTIFICACION

9.1. Por la presente certifico que este Plan de Operaciones fue aprobado para financiamiento por el Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la Integración de Infraestructura Regional – FIRII (FIR) en fecha 2 de Julio de 2009, de conformidad con la comunicación suscrita por Gerhard Lair (VPC/GCM). Igualmente, certifico que existen recursos disponibles en el Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la Integración de Infraestructura Regional – FIRII (FIR), hasta la suma de US\$ 720.000 (Dólares setecientos veinte mil) para financiar las actividades descritas y presupuestadas en este documento. La reserva de recursos representada por esta certificación es válida por un período de diez (10) meses calendario contados a partir de la fecha de firma de esta certificación. Si el proyecto no fuese aprobado por el BID dentro de ese plazo, los fondos reservados se considerarán liberados de compromiso, requiriéndose la firma de una nueva certificación para que se renueve la reserva anterior. El compromiso y desembolso de los recursos correspondientes a esta certificación sólo debe ser efectuado por el Banco en dólares norteamericanos. Esta misma moneda será utilizada para estipular la remuneración y pagos a consultores, a excepción de los pagos a consultores locales que trabajen en su propio país, quienes recibirán su remuneración y pagos contratados en la moneda de ese país. No se podrá destinar ningún recurso del Fondo para cubrir sumas superiores al monto certificado para la implementación de este Plan de Operaciones. Montos superiores al certificado pueden originarse de compromisos estipulados en contratos que sean denominados en una moneda diferente a la moneda del Fondo, lo cual puede resultar en diferencias cambiarias de conversión de monedas sobre las cuales el Fondo no asume riesgo alguno.

Fdo.: Por **Marguerite S. Berger**, Jefa de Unidad de Gestión de Donaciones y Cofinanciamiento VPC/GCM.

Fecha: 09 de abril de 2009.

X. APROBACION

Fdo.: Por **Agustín Aguerre**, Jefe de División INE/TSP.

Fecha: 8 de setiembre de 2009.

“Bicentenario de la Independencia Nacional: 1811 - 2011”

**PODER LEGISLATIVO
LEY Nº 4091**

Pág. Nº 14/76

**Acceso Vial del lado paraguayo al 2do. Puente Presidente Franco -
Porto Meira (Foz de Iguazú)
(PR-T1046)**

Presupuesto detallado

Salario del Personal	Estudio de Factibilidad			Estudio de Ingenieria de detalle (1)		
	Mes (US\$)	Tiempo	Total (US\$)	Mes (US\$)	Tiempo	Total (US\$)
Jefe del Estudio	4.500	2,0	9.000	4.500	7	31.500
Especialista en Suelos	3.500	0,5	1.750	3.500	2	6.125
Especialista Hidráulico	2.250	0,5	1.125	2.250	2	3.938
Especialista Geotecnico	3.500			3.500	3	10.500
Especialista D. Geométrico	3.500	0,5	1.750	3.500	2	6.125
Especialista Paq. Estructural	3.500			3.500	3	10.500
Especialista Tránsito	2.250	0,5	1.125	2.250	2	3.938
Especialista Ambiental	2.250	0,5	1.125	2.250	2	3.938
Especialista Costos	2.250	0,5	1.125	2.250	2	3.938
Economista	2.250	1,0	2.250	2.250	4	7.875
Dibujantes Técnicos	2.250	0,5	1.125	2.250	2	3.938
Jefe de Topografía	2.250	0,5	1.125	2.250	2	3.938
Jefe de Laboratorio	2.250	1,0	2.250	2.250	4	7.875
Ayudantes Topógrafos	1.250	0,5	625	1.250	2	2.188
Ayudantes de Laboratorio	1.250	1,0	1.250	1.250	4	4.375
Secretarias	1.250	1,0	1.250	1.250	4	4.375
Choferes	1.000	1,0	1.000	1.000	4	3.500
Ayudantes Oficina	750	3,0	2.250	750	11	7.875
TOTAL Salario del Personal			30.125		-	126.438

Viáticos	Dia (US\$)	Tiempo	Total (US\$)	Mes (US\$)	Tiempo	Total (US\$)
Jefe del Estudio	100	5,0	500	100	18	1.750
Especialista en Suelos	100	5,0	500	100	18	1.750
Especialista Hidráulico	100	5,0	500	100	18	1.750
Especialista Geotecnico	100	5,0	500	100	18	1.750
Especialista D. Geométrico	100	5,0	500	100	18	1.750
Especialista Paq. Estructural	100	5,0	500	100	18	1.750
Especialista Tránsito	100	5,0	500	100	18	1.750
Especialista Ambiental	100	5,0	500	100	30	3.000
Especialista Costos	100	5,0	500	100	18	1.750
Economista	100	5,0	500	100	18	1.750
Dibujantes Técnicos					-	
Jefe de Topografía	100	10,0	1.000	100	35	3.500
Jefe de Laboratorio	100	5,0	500	100	18	1.750
Ayudantes Topógrafos	100	10,0	1.000	100	35	3.500
Ayudantes de Laboratorio	100	10,0	1.000	100	35	3.500
Secretarias					-	
Choferes	100	30,0	3.000	100	105	10.500
Ayudantes Oficina						
TOTAL Viáticos			11.500			41.500

“Bicentenario de la Independencia Nacional: 1811 - 2011”

PODER LEGISLATIVO LEY N° 4091

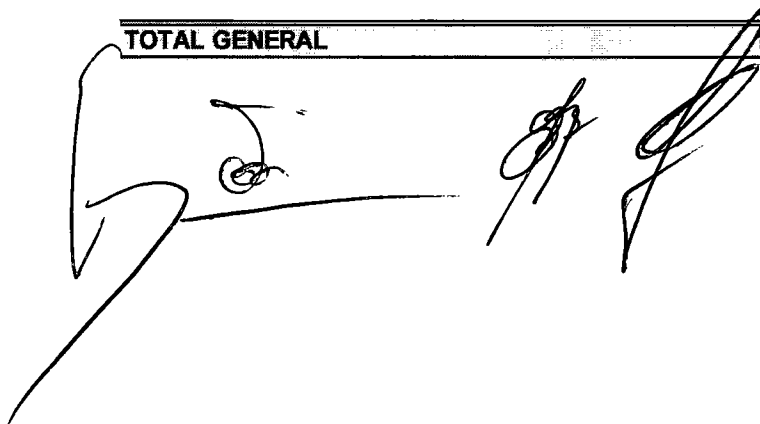
Pág. N° 15/76

Costos Directos de Administración

Suministros y Materiales	5.000	17.500
Equipos	2.500	8.750
Comunicaciones	2.000	7.000
Servicios Públicos	2.500	8.750
Gastos de Traslado	3.000	10.500
Seguros	2.000	7.000
Alquiler de Oficinas	1.500	5.250
		-
TOTAL Costos Directos por Administración	18.500	64.750

RESUMEN

Salario del Personal	30.125	105.438
Viáticos	11.500	40.250
Costos Directos de Administración	18.500	64.750
Garantía		-
Costos Indirectos	20.784	72.744
Utilidades	10.000	35.000
		-
TOTAL RESUMEN	90.909	318.182
		-
IVA (10%)	9.091	31.818
		-
TOTAL GENERAL	100.000	350.000



**ANEXO II
PARAGUAY
ACCESO VIAL DEL LADO PARAGUAYO AL 2^{do} PUENTE PRESIDENTE FRANCO - PORTO MEIRA (FOZ DE IGUAZU)
PR-T1046
Plan de Adquisiciones**

Número de cooperación técnica: PR-T1046

Nombre del programa: Acceso Vial del lado Paraguayo al 2do. Puente Presidente Franco-Porto Meira (Foz de Iguazú)

Adquisiciones Principales del Proyecto	Costo estimado US\$	Fuentes de Financiamiento		Método de Adquisiciones ¹	Precalificación SI/NO	Aviso Específico de Adquisiciones	Estatus ²
		BID (%)	Local/Otro (%)			Fecha tentativa de publicación	
1. SERVICIOS DE CONSULTORIA							
1.1. Componente 1: Contratación de una Firma Empresa Consultores							
a) Empresa (consorcio) Consultora Especialista en Estudios de Ingeniería	425,000	100%	0%	SBCC	NO	NO	Pendiente
1.2 Componente 2 : Contratación de consultores especializados para los estudios complementarios	170,000	100 %	0 %	CCIN	NO	NO	Pendiente

¹ Firmas Consultoras: SBCC: Selección Basada en la Calidad y el Costo; SBC: Selección Basada en la Calidad; SBPF: Selección Basada en Presupuesto Fijo; SBMC: Selección Basada en el Menor Costo; SCC: Selección Basada en las Calificaciones de los Consultores; SD: Selección Directa. // Consultores Individuales: CCIN: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Nacional; CCII: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Internacional.

² La terminología a utilizar será: Pendiente/En Proceso/Adjudicado/Cancelado

“Bicentenario de la Independencia Nacional: 1811 - 2011”

**PODER LEGISLATIVO
LEY Nº 4091**

Pág. Nº 17/76

TERMINO DE REFERENCIA PARA LA ELABORACION DEL DISEÑO FINAL DE INGENIERIA DE LOS ACCESOS AL SEGUNDO PUENTE SOBRE EL PARANA

PRESIDENTE FRANCO – FOZ DE IGUAZU

I. Antecedentes

Los Gobierno de Paraguay y Brasil acordaron ejecutar la construcción de un segundo puente sobre el Río Paraná entre las ciudades de Presidente Franco (Paraguay) y Porto Meira (Foz de Iguazú - Brasil). Este puente conformaría un sistema vial en la región junto con el Puente de la Amistad existente entre Ciudad del Este (Paraguay y Foz de Iguazú-Brasil).

El objetivo de este segundo puente, entre Presidente Franco y Foz de Iguazú, es descongestionar el tránsito del Puente de la Amistad, promover el ordenamiento urbano de las ciudades fronterizas, permitiendo el desarrollo de conexiones mas rápidas y eficientes entre los sistemas de transporte binacionales, y optimizar el sistema de control fronterizo.

Para la construcción del segundo puente originalmente se habían firmado acuerdos entre Paraguay y Brasil en setiembre de 1992 y octubre del 2003. En el acuerdo del 2003 se establecía que el puente debía ser construido mediante el régimen de concesión de obra pública sin el aval de los Gobiernos y sin tránsito mínimo obligatorio. Sin embargo, en virtud de la inviabilidad económica de la construcción del puente por el régimen de concesión se debieron realizar ajuste a los instrumentos legales firmados, culminándose con la firma, el 8 de diciembre de 2005, de un nuevo Acuerdo entre Paraguay y Brasil.

En este nuevo Acuerdo se establece que los costos de los estudios técnicos y ambientales, de los proyectos básico y ejecutivo de ingeniería y de la construcción del puente serán cubiertos por el Gobierno de Brasil, mientras que cada país será responsable por los accesos al puente, las obras complementarias y las expropiaciones.

El Acuerdo del 2005 fue aprobado por el Congreso paraguayo el 4 de mayo de 2007. En Brasil está aguardando ser examinado por el plenario de la Cámara de Diputados, habiendo sido aprobado por unanimidad por las comisiones temáticas de dicha Cámara. Luego del tratamiento en Diputados el proyecto deberá pasar a Cámara de Senadores. La actual tramitación de la aprobación del Acuerdo en Brasil no impide que se lleven adelante los preparativos para la futura construcción del segundo puente.

Mediante un estudio a ser realizado por el Gobierno de Brasil se precisará la ubicación final del segundo puente sobre el Río Paraná.

En el Paraguay, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en el marco de la iniciativa IIRSA, se encuentra apoyando la elaboración de los estudios complementarios que se refieran al acceso al citado puente desde el lado paraguayo y estos son:

- i) Estudios de Impacto Socio – Ambiental de la obras de acceso.
- ii) Diseño final de ingeniería de obras de acceso.

Estos Términos de Referencia constituyen los elaborados en el marco de dicha colaboración para la realización del diseño final de ingeniería de los accesos.