

Signatura: EB 2009/98/R.42/Rev.1
Tema: 17 e) iii)
Fecha: 17 diciembre 2009
Distribución: Pública
Original: Inglés

S



Dar a la población rural
pobre la oportunidad
de salir de la pobreza

Informe del Presidente

Propuesta de donación a la República del Sudán para el

Proyecto de Ampliación de Vías de Acceso en Zonas Rurales

Junta Ejecutiva — 98º período de sesiones
Roma, 15 a 17 de diciembre de 2009

Para **aprobación**

Nota para los Directores Ejecutivos

Este documento se presenta a la Junta Ejecutiva para su aprobación.

Se invita a los Directores Ejecutivos que deseen formular preguntas técnicas acerca del presente documento a dirigirse al funcionario del FIDA que se indica a continuación:

Rasha Omar

Gerente del Programa en el País
Tel.: (+249) 183 77 43 63 ext. 1811
Correo electrónico: r.omar@ifad.org

Las peticiones de información sobre el envío de la documentación del presente período de sesiones deben dirigirse a:

Deirdre McGrenra

Oficial encargada de los Órganos Rectores
Tel.: (+39) 06 5459 2374
Correo electrónico: d.mcgrenra@ifad.org

Índice

Recomendación de aprobación	ii
Mapa de la zona del proyecto	iii
Resumen de la financiación	iv
I. El proyecto	1
A. Principal oportunidad de desarrollo abordada por el proyecto	1
B. Financiación propuesta	1
C. Grupo-objetivo y participación	2
D. Objetivos de desarrollo	3
E. Armonización y alineación	3
F. Componentes y categorías de gastos	4
G. Gestión, responsabilidades de ejecución y asociaciones	4
H. Beneficios y justificación económica y financiera	4
I. Gestión de conocimientos, innovación y ampliación de escala	5
J. Riesgos más importantes	5
K. Sostenibilidad	6
II. Instrumentos y facultades jurídicos	6
III. Recomendación	6
Anexo	
Negotiated financing agreement	7
(Convenio de financiación negociado)	
Apéndices	
I. Key reference documents	
(Documentos básicos de referencia)	
II. Logical framework	
(Marco lógico)	

Recomendación de aprobación

Se invita a la Junta Ejecutiva a que apruebe la recomendación sobre la propuesta de financiación a la República del Sudán para el Proyecto de Ampliación de Vías de Acceso en Zonas Rurales, que figura en el párrafo 37.

Mapa de la zona del proyecto

The Republic of The Sudan Rural Access Project



Fuente: FIDA

Las denominaciones empleadas y la forma en que aparecen presentados los datos en este mapa no suponen juicio alguno del FIDA respecto de la demarcación de las fronteras o límites que figuran en él ni acerca de las autoridades competentes.

República del Sudán

Proyecto de Ampliación de Vías de Acceso en Zonas Rurales

Resumen de la financiación

Institución iniciadora:	Ministerio de Hacienda y Economía Nacional
Receptor:	República del Sudán
Organismo de ejecución:	Ministerio de Agricultura y Silvicultura
Costo total del proyecto:	USD 14,96 millones
Cuantía de la donación del FIDA:	DEG 8,20 millones (equivalente a USD 12,95 millones, aproximadamente)
Contribución del receptor:	USD 1,92 millones
Contribución de los beneficiarios:	USD 0,09 millones
Institución evaluadora:	FIDA
Institución cooperante:	Supervisión directa

Propuesta de donación a la República del Sudán para el Proyecto de Ampliación de Vías de Acceso en Zonas Rurales

I. El proyecto

A. Principal oportunidad de desarrollo abordada por el proyecto

1. En la estación seca, alrededor del 78% de las comunidades de la zona central de Butana venden sus productos y compran lo que necesitan en los mercados de las ciudades. Los cuatro mercados principales (Gedaref, New Halfa, Tamboul y Um Al Gora) están situados a una distancia de entre 60 y 200 kilómetros de Butana. Los pequeños productores de ganado llegan a esos mercados en camiones o furgonetas. Durante la estación lluviosa, como los caminos son intransitables y el costo del transporte muy elevado, los productores se ven obligados a vender su ganado a precios inferiores a los comerciales en el mercado estacional de Es Soubagh. Mediante el Proyecto de Ampliación de Vías de Acceso en Zonas Rurales se rehabilitarán y construirán caminos rurales secundarios a fin de facilitar el acceso a los cuatro mercados durante la estación lluviosa. Se espera que de esta manera los agricultores y pastores y los nómadas, que poseen en conjunto alrededor de 1,7 millones de cabezas de ganado, consigan precios un 25% mayores por sus reses y puedan ahorrar un 50% en tiempo y gastos de transporte. El proyecto complementará las intervenciones de otros dos programas en curso en la región de Butana: i) el Programa para la revitalización de la agricultura financiado por el Gobierno de Unidad Nacional, y ii) el Proyecto de Desarrollo Rural Integrado de Butana financiado por el FIDA.

B. Financiación propuesta

Términos y condiciones

2. Se propone que el FIDA conceda a la República del Sudán, con arreglo al marco de sostenibilidad de la deuda, una donación de DEG 8,20 millones (equivalente a USD 12,95 millones, aproximadamente) para contribuir a financiar el Proyecto de Ampliación de Vías de Acceso en Zonas Rurales.

Relación con el sistema de asignación de recursos basado en los resultados (PBAS) del FIDA

3. La asignación que corresponde al Sudán con arreglo al PBAS es de USD 30,5 millones durante el ciclo de asignación de 2007-2009. Este proyecto es el último que se financiará dentro del ciclo del PBAS y eso se hará con los fondos remanentes de la asignación actual.

Relación con los criterios relativos al marco nacional de gastos a medio plazo

4. En el Programa para la revitalización de la agricultura se expone la visión que tiene el Gobierno del desarrollo agrícola como motor del crecimiento y catalizador fundamental para la reducción de la pobreza rural. De su presupuesto total, la agricultura de secano recibe un 25% y la infraestructura rural (incluidos los caminos) un 7,5%. Dichas inversiones están en consonancia con el objetivo del proyecto de eliminar los obstáculos a la movilidad y a la comercialización en las zonas de secano. El proyecto prolongará los caminos previstos en el Programa para la revitalización de la agricultura hasta las zonas de secano tradicionales de Butana.

Relación con los enfoques sectoriales nacionales u otros instrumentos conjuntos de financiación

5. El Fondo Fiduciario de Donantes Múltiples presta apoyo a la construcción de carreteras estatales y nacionales en zonas afectadas por los conflictos. Asimismo, la

Unión Europea financia caminos rurales de acceso en las "Tres Zonas" que reciben un estatuto especial según el Acuerdo General de Paz de 2005: Abyei, el estado de Kordofán Meridional y el estado del Nilo Azul. El FIDA colabora actualmente con la Unión Europea para fomentar los conocimientos y la capacidad de diseño y construcción de caminos rurales en el Sudán.

Carga de la deuda del país y capacidad de absorción del Estado

6. Con arreglo al marco de sostenibilidad de la deuda del FIDA, aprobado por la Junta Ejecutiva en su período de sesiones de abril de 2007, el Sudán puede optar a un nivel de financiación mediante donaciones del 100% durante el período 2007-2009.

Flujo de fondos

7. Las sumas retiradas por adelantado se mantendrán en una cuenta en euros designada para uso del proyecto. Se abrirá también una cuenta del proyecto en moneda local. Tanto la primera cuenta como la cuenta del proyecto estarán controladas por el Organismo de Desarrollo de Butana de conformidad con sus procedimientos financieros estándar.

Disposiciones de supervisión

8. El proyecto estará supervisado directamente por el FIDA.

Excepciones a las *Condiciones Generales para la Financiación del Desarrollo Agrícola* y las políticas operacionales del FIDA

9. Con cargo a la cuenta de la donación se facilitará una suma máxima equivalente a USD 120 000 para la financiación retroactiva de los gastos admisibles efectuados a partir del 1º de junio de 2009 para costear la inspección y el diseño de carreteras y la precalificación de empresas consultoras y contratistas dentro de la categoría de gastos correspondientes a capacitación, asistencia técnica y estudios. Estos gastos se efectuarán siguiendo procedimientos que sean aceptables para el FIDA. Esto constituye una excepción a la sección 4.08 a) ii) de las Condiciones Generales revisadas del FIDA para la Financiación del Desarrollo Agrícola (documento EB 2009/96/R.3/Rev.1).

Gobernanza

10. Se han previsto las medidas siguientes para mejorar los aspectos de la donación del FIDA relacionados con la gobernanza: i) las normas sobre adquisiciones y contratación del Organismo de Desarrollo de Butana serán compatibles con las directrices del FIDA en la materia; ii) los contratistas y las empresas consultoras serán objeto de una precalificación; iii) a efectos de supervisión, el FIDA contratará los servicios de un ingeniero de caminos a nivel internacional para que verifique la marcha de las obras y el cumplimiento de las especificaciones técnicas; iv) el FIDA, el Gobierno de Unidad Nacional y otros asociados en el desarrollo (posiblemente la Unión Europea) establecerán conjuntamente un marco de gobernanza para las obras de las carreteras con el fin de aumentar la competitividad, la transparencia y la relación calidad-precio en este sector, y v) las localidades de Butana y River Atbara aprobarán en 2010 un decreto administrativo sobre peajes.

C. Grupo-objetivo y participación

Grupo-objetivo

11. Se prevé que se beneficiarán del proyecto unas 130 000 personas que viven en la región de Butana, o sea unos 15 000 hogares de productores. Los hogares pobres constituyen alrededor del 80% de la población rural de Butana.

Criterios de focalización

12. De acuerdo con la política de focalización del FIDA, en el proyecto se adoptarán las medidas siguientes: i) se fomentarán trabajos con gran densidad de mano de obra para la conservación de suelos y recursos hídricos y el mantenimiento de caminos en la estación seca a fin de generar ingresos para los hogares pobres, y ii) se verificarán las características de las mujeres y los hombres empleados en las obras

de conservación de suelos y recursos hídricos o de mantenimiento de caminos a fin de asegurarse de que las oportunidades de capacitación y empleo se distribuyan equitativamente por grupos de edad y sexo.

Participación

13. Las 21 comunidades situadas a lo largo de la red viaria establecerán comités encargados de las carreteras y elegirán representantes para que se encarguen de financiar su mantenimiento. Dichos comités participarán en: i) la validación del diseño y las obras de mantenimiento de las carreteras; ii) la supervisión de la construcción de carreteras, informando de cualquier irregularidad a las autoridades locales y al Organismo de Desarrollo de Butana; iii) la información sobre las carreteras cortadas durante la estación lluviosa; iv) la solicitud de contratos de mano de obra para el mantenimiento de caminos; v) la supervisión de las obras de mantenimiento, y vi) la verificación del número, sexo, edad y características socioeconómicas de los miembros de las diversas comunidades.

D. Objetivos de desarrollo

Objetivos principales del proyecto

14. El objetivo principal del proyecto es mejorar el acceso de la población rural de la zona central de Butana a los mercados y los servicios sociales. Están previstos tres resultados fundamentales: i) 144 kilómetros de caminos rurales de la zona central de Butana serán objeto de una mejora y un mantenimiento constantes; ii) se enseñará a las comunidades locales a gestionar los peajes y concertar contratos de mano de obra para trabajos de mantenimiento, y iii) se reforzará la capacidad estatal para planificar, diseñar, supervisar, gestionar y mantener caminos rurales secundarios mediante un sistema de intervenciones puntuales (es decir, mejorando tan sólo los puntos problemáticos que hacen que el tráfico sea imposible o peligroso).

Objetivos institucionales y de políticas

15. Dos de los resultados del proyecto guardan relación con objetivos institucionales: i) se enseñará a las comunidades locales a gestionar los peajes y concertar contratos de mano de obra para trabajos de mantenimiento, y ii) se reforzará la capacidad estatal para planificar, diseñar, supervisar, gestionar y mantener caminos rurales secundarios mediante un sistema de intervenciones puntuales. Dichos resultados sientan la base de la sostenibilidad del proyecto.

Alineación con la política y la estrategia del FIDA

16. El acceso de la población rural pobre a los mercados es uno de los objetivos estratégicos básicos del *Marco Estratégico del FIDA (2007-2010)*.

E. Armonización y alineación

Alineación con las prioridades nacionales

17. El proyecto coincide con el Programa para la revitalización de la agricultura en dar prioridad a la infraestructura rural con fines de producción y comercialización. Sin embargo, aunque dicho programa tiene un plan indicativo de construcción de caminos rurales, hay tres lagunas que el proyecto tiene previsto colmar: no se tiene en cuenta el sistema de intervenciones puntuales como manera alternativa de mejorar los accesos en zonas rurales; no está previsto el tan necesario fomento de la capacidad de los ministerios de Planificación del Medio Físico y Servicios Públicos de los estados, y no se contempla un mantenimiento preventivo.

Armonización con los asociados en el desarrollo

18. Existen planes para emprender actividades conjuntas con el proyecto de construcción de carreteras financiado por la Unión Europea con el fin de fomentar la capacidad de diseño, adquisición de bienes y contratación de servicios, supervisión y mantenimiento de caminos, y establecer un marco de gobernanza para la adquisición y contratación, así como para la supervisión de los contratos correspondientes.

F. Componentes y categorías de gastos

Componentes principales

19. El proyecto consta de tres componentes: i) rehabilitación del medio físico y construcción de caminos rurales secundarios; ii) creación de capacidad y desarrollo institucional, y iii) administración del proyecto.

Categorías de gastos

20. Hay cinco categorías de gastos: i) obras públicas (78,4%); ii) vehículos y equipamiento (1,7%); iii) capacitación, asistencia técnica y estudios (15,3%); iv) costos ordinarios (2,7%), y v) costos de mantenimiento de los caminos (1,9%).

G. Gestión, responsabilidades de ejecución y asociaciones

Principales asociados en la ejecución

21. Los principales organismos de ejecución serán el Organismo de Desarrollo de Butana (una entidad federal, establecida en 2007 por un decreto presidencial, que coordina las iniciativas interestatales de fomento del desarrollo sostenible en la región de Butana); los ministerios de Planificación del Medio Físico y Servicios Públicos de los estados de Gedaref y Kassala; la Dirección Nacional de Carreteras y Puentes; y las autoridades locales de Butana y River Atbara y las comunidades que viven a lo largo de la red viaria.

Responsabilidades de ejecución

22. El Organismo de Desarrollo de Butana será el organismo principal del proyecto. Contratará a una empresa consultora cualificada para que se encargue de impartir capacitación a los departamentos de carreteras de los ministerios de Planificación del Medio Físico y Servicios Públicos y las comunidades locales, supervisar la marcha del proyecto y decidir las correcciones que deban introducirse. Los mencionados ministerios de los estados de Gedaref y Kassala serán los poderes adjudicadores de contratos para la carretera propuesta. Los departamentos de carreteras de los ministerios mencionados se encargarán de adaptar el diseño de los caminos a la realidad sobre el terreno, certificar los pagos de los contratistas y planificar y supervisar las obras de mantenimiento de las carreteras. La Dirección Nacional de Carreteras y Puentes supervisará el proyecto a fin de adoptar también su enfoque en las políticas y programas gubernamentales de construcción y mantenimiento de caminos rurales y aplicarlo de nuevo en el plan de caminos rurales del Programa para la revitalización de la agricultura.

Función de la asistencia técnica

23. La empresa consultora que contrate el Organismo de Desarrollo de Butana proporcionará los servicios de un equipo técnico para que se encargue de supervisar las obras de construcción de los caminos y de proporcionar capacitación y apoyo a los departamentos de carreteras y a las comunidades locales.

Estado de los principales acuerdos de ejecución

24. No está previsto ningún acuerdo de ejecución.

Principales asociados financieros y cantidades comprometidas

25. El costo total del proyecto asciende a USD 14,96 millones durante cuatro años. Las fuentes de financiación son: el FIDA (86,6%), el Gobierno del Sudán (12,9%) y los beneficiarios (0,5%).

H. Beneficios y justificación económica y financiera

Principales categorías de beneficios generados

26. Al término del proyecto, los beneficios principales serán los siguientes: i) mayor acceso a los mercados para 15 000 hogares de productores en la estación lluviosa; ii) 1 700 mujeres más podrán comerciar en los principales mercados conectados por caminos, y iii) los gastos de transporte disminuirán en un 50% y el volumen de tráfico rodado aumentará en un 20%.

Viabilidad económica y financiera

27. La tasa interna de rendimiento económico se estima en un 22%. El análisis económico indica que es viable financiar el mantenimiento de los caminos cobrando peajes y derechos de participación en los mercados. El análisis indica también que los pequeños agricultores conseguirán un beneficio adicional de unos USD 200 al año por hogar gracias a las intervenciones del proyecto.

I. Gestión de conocimientos, innovación y ampliación de escala

Disposiciones relativas a la gestión de conocimientos

28. Los productos del proyecto derivados de los conocimientos consisten en: i) los manuales de operaciones para el diseño, la construcción, la supervisión y el mantenimiento de caminos rurales; ii) los informes sobre la marcha del proyecto y los estudios de evaluación de su eficacia, y iii) el análisis comparado del sistema de intervenciones puntuales del proyecto y los métodos más convencionales de construcción y mantenimiento de caminos rurales. El proyecto se beneficiará también de las iniciativas de la División de Asesoramiento Técnico del FIDA para adoptar los mejores sistemas de transporte rural y establecer asociaciones con el Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo y el Programa de Políticas de Transporte del África Subsahariana.

Innovaciones en el desarrollo que el proyecto promoverá

29. La principal innovación es el sistema de intervenciones puntuales para la construcción y mejora de carreteras y el establecimiento de un fondo comunitario para el mantenimiento de los caminos rurales. Este enfoque se considera el más adecuado para las zonas de secano muy sensibles desde el punto de vista ecológico debido a su baja densidad demográfica, el carácter estacional de la actividad comercial, la intransitabilidad de los caminos durante la estación lluviosa relativamente breve, y la insuficiencia de los recursos financieros para satisfacer la gran necesidad de desarrollo de la red viaria.

Ampliación de la escala

30. En el diseño del proyecto se incluyen disposiciones para desarrollar la metodología de las mejoras puntuales y del mantenimiento de los caminos y volverla a aplicar en otros lugares. Está previsto que el sistema de intervenciones puntuales se adopte también a nivel estatal. Los asociados básicos en la labor de incorporar y reproducir este enfoque son los ministerios de Planificación del Medio Físico y Servicios Públicos, la Dirección Nacional de Carreteras y Puentes y el grupo de trabajo sobre infraestructura rural del Programa para la revitalización de la agricultura.

J. Riesgos más importantes

Riesgos más importantes y medidas de atenuación

31. El proyecto se enfrenta a los cuatro riesgos principales siguientes: i) la reducción del presupuesto del Programa para la revitalización de la agricultura; ii) la limitada experiencia y capacidad técnica del Organismo de Desarrollo de Butana en la construcción y el mantenimiento de caminos; iii) la falta de sincronía entre las actividades de mejora de carreteras del proyecto y la rehabilitación de mercados en el marco del Proyecto de Desarrollo Rural Integrado de Butana, y iv) la mala gestión de las adquisiciones y de la adjudicación y supervisión de contratos. Las medidas de atenuación previstas son las siguientes: i) los estados de Gedaref y Kassala están decididos a facilitar los recursos necesarios para la red viaria prevista en el marco del Programa para la revitalización de la agricultura; ii) se contratará a una empresa consultora cualificada para reforzar los conocimientos técnicos del Organismo de Desarrollo de Butana y fomentar la capacidad de los departamentos de carreteras de los ministerios de Planificación del Medio Físico y Servicios Públicos y de las comunidades locales; iii) se está reajustando la planificación de las actividades del

Proyecto de Desarrollo Rural Integrado de Butana a fin de garantizar su sincronización con el proyecto, y iv) se adoptan medidas de salvaguardia para las adquisiciones y la contratación según lo estipulado en el párrafo 10.

Clasificación ambiental

32. De conformidad con los procedimientos del FIDA para la evaluación ambiental, se ha asignado al proyecto la categoría B por considerarse poco probable que tenga un impacto ambiental negativo importante.

K. Sostenibilidad

33. Se considera que los indicadores siguientes marcan hitos en la sostenibilidad del proyecto: i) la capacidad técnica de los departamentos de carreteras se considera satisfactoria; ii) se establece un fondo comunitario para las carreteras y se facilita la realización de obras de mantenimiento, y iii) los datos de seguimiento y evaluación indican que las intervenciones puntuales son más adecuadas para la mejora de los caminos rurales que el enfoque convencional.

II. Instrumentos y facultades jurídicos

34. Un convenio de financiación entre la República del Sudán y el FIDA constituye el instrumento jurídico para la concesión de la financiación propuesta al receptor. Se adjunta como anexo una copia del convenio de financiación negociado.
35. La República del Sudán está facultada por su legislación para recibir financiación del FIDA.
36. Me consta que la financiación propuesta se ajusta a lo dispuesto en el *Convenio Constitutivo del FIDA* y las *Políticas y Criterios en materia de Préstamos*.

III. Recomendación

37. Recomiendo a la Junta Ejecutiva que apruebe la financiación propuesta de acuerdo con los términos de la resolución siguiente:

RESUELVE: que el Fondo conceda una donación a la República del Sudán, por una cuantía equivalente a ocho millones doscientos mil derechos especiales de giro (DEG 8 200 000), cuyos términos y condiciones se ajustarán sustancialmente a los presentados en este informe.

Kanayo F. Nwanze
Presidente

Negotiated financing agreement:

"Rural Access Project" (RAP)

(Negotiations concluded on 2 November 2009)

Grant Number: _____

Project Title: Rural Access Project (RAP) (the "Project")

The International Fund for Agricultural Development (the "Fund" or "IFAD")

and

the Republic of The Sudan (the "Recipient")

(each a "Party" and both of them collectively the "Parties")

hereby agree as follows:

Section A

1. The following documents collectively form this Agreement: this document, the Project Description and Implementation Arrangements (Schedule 1), the Allocation Table (Schedule 2), and the Special Covenants (Schedule 3).
2. The Fund's General Conditions for Agricultural Development Financing dated 29 April 2009, as may be amended from time to time (the "General Conditions") are annexed to this Agreement, and all provisions thereof shall apply to this Agreement, except for the provision identified in Section E paragraph 1 below. For the purposes of this Agreement the terms defined in the General Conditions shall have the meanings set forth therein.
3. The Fund shall provide a Grant to the Recipient (the "Financing"), which the Recipient shall use to implement the Project in accordance with the terms and conditions of this Agreement.

Section B

1. The amount of the Grant is eight million two hundred thousand Special Drawing Rights (SDR 8 200 000).
2. The first day of the applicable Fiscal Year shall be 1 January.
3. There shall be a Project Account for the benefit of the Butana Development Agency in a commercial bank acceptable to the Fund.
4. The Recipient shall provide counterpart financing for the Project to reimburse all taxes and duties paid by the Project.

Section C

1. The Lead Project Agency shall be the Butana Development Agency (BDA).

2. The following are designated as additional Project Parties: the State Ministry of Physical Planning and Public Utilities (MPPPU) of Gadaref and Kassala States, the State Ministries of Agriculture and Irrigation in Gadaref and Kassala States, the National Highways and Bridges Authority (NHBA), the localities in Butana and River Atbara, the community development committees and the Community Road Fund.

3. The Project Completion Date shall be the fourth anniversary of the date of entry into force of this Agreement.

Section D

The Grant will be administered and the Project supervised by the Fund.

Section E

1. The following provision of the General Conditions shall not apply to this Agreement: as an exception to Section 4.08 (a) (ii), the expenses set out in paragraph 2 of Schedule 2 shall be considered Eligible Expenditures notwithstanding the fact that they are not incurred during the Project Implementation Period.

2. The following are the designated representatives and addresses to be used for any communication related to this Agreement:

For the Fund:

The President
International Fund for Agricultural Development
Via Paolo di Dono 44
00142 Rome, Italy

For the Recipient:

The Minister
Ministry of Finance and
National Economy
P.O. Box 700
Khartoum, Sudan

This agreement, dated _____, has been prepared in the (English) language in six (6) original copies, three (3) for the Fund and three (3) for the Recipient.

For the Fund

For the Recipient

Schedule 1

Project Description and Implementation Arrangements

I. Project Description

1. *Target Population.* The Project shall benefit the poor and less poor communities located along the road alignment in the two localities of the central Butana area namely Butana in Gadaref State and River Atbara in Kassala State (the "Project Area"). For the poor households, the Project shall target them with labour intensive activities in the context of the soil and water conservation works to protect the road from gully erosion. For the less poor households who own vehicles, the Project shall target them with awareness campaigns to encourage them to pay road and market fees which proceeds will be used for the preventative maintenance of the road. The total number of beneficiaries is expected to be 130 000 persons, equivalent to about 15 000 producer households. It is also expected that there will be 1 700 additional women trading in the main markets serviced by the road. Poor households constitute 80% of the rural population in Butana.
2. *Goal.* The Project shall contribute to the COSOP 2009-2012 goal of empowering the rural poor to increase their food security, incomes and resilience to shocks.
3. *Objectives.* The main Project objective shall be to improve the access of the rural population to markets and social services
4. *Results.* Three key results are expected from the Project:
 - (a) Rural roads are upgraded in Central Butana and regularly maintained;
 - (b) Communities are trained to manage maintenance fees and to engage in labor based maintenance contracts;
 - (c) State capacity is strengthened to plan, design, supervise, and maintain rural feeder roads using the spot improvement approach.
5. *Components.* The Project shall consist of the following Components:
 - 5.1 Physical rehabilitation and construction of rural feeder roads. This component shall achieve result (a) above. This component includes the following activities: (i) the upgrading of Arab 6–Es Soubagh–Husheib road; (ii) implementation of conservation works to protect the road from dendricular erosion; (iii) commissioning of studies to support activities for road development and (iv) the establishment of Community Road Fund to finance the routine and periodic maintenance of the road.
 - 5.2 Capacity building and institutional development. This component shall achieve results (b) and (c) above. The component shall consist of three main activities: (i) institutional support to the Road Departments in the Ministries of Physical Planning and Public Utilities (MPPPU) of Kassala and Gadaref; (ii) training of the Road Departments in the MPPPU; and (iii) training of communities on the implementation of soil and water conservation works and implementation of labour based works.
 - 5.3. Project management. The expected result shall be to mainstream the Project approach in the National Highways and Bridges Authority (NHBA) and the MPPPU and to ensure efficient and effective management of the Project. This component shall consist of three activities: (i) recruitment of the consultancy firm by the Butana Development Agency (BDA) to coordinate Project activities and to provide supervision of the works and

capacity building of the Road Departments of the MPPPUs and to the participating communities; (ii) monitoring of the Project by NHBA; and (iii) coordination with Butana Integrated Rural Development Project community based and marketing activities.

II. Implementation Arrangements

1. The BDA shall play the role of financier and quality assurance. Its role shall be to ensure synergy of the interventions targeting the Butana, particularly the Butana Integrated Rural Development Project and the Project in order to effectively reduce poverty and ensure sustainable management of natural resources; financing Project interventions and accounting for fund use; ensuring the quality of works by hiring qualified consultancy firm to carry out the training of the Road Departments of the MPPPUs and the communities; monitoring Project performance and deciding on corrective actions as needed. The BDA Board of Directors shall be expanded to include representation from the MPPPUs in Kassala and Gadaref.
2. The consultancy firm hired by the BDA shall provide a technical team responsible for supervising the constructions works of the road as well as provision of training and backstopping to the Road Department and the communities.
3. The MPPPUs in both Gadaref and Kassala States shall be the contracting authorities for the proposed road. The Road Departments in the MPPPUs shall be responsible for the adaptation of the road design to the field realities, the certification of the contractors' payments, and the planning and supervision of the road maintenance works. As the capacity of the Road Department to undertake these activities is currently limited, the staff of the Road Department will be receiving formal and on-the-job training to build their capacities in road planning, design, management, supervision and maintenance. The Road Department in the MPPPU shall be responsible for the final commissioning of the road.
4. The NHBA shall undertake monitoring of the Project with a view to mainstreaming its approach in the Government policy and programmes for rural roads, and to replicating the approach under the rural roads programme of the Agricultural Revival Programme and other similar programmes.
5. The community development committees shall establish road committees to participate in the following: (i) validation of the design works and maintenance works proposed for the road; (ii) supervision of the construction of the road and reporting any mishandling to the localities and the BDA; (iii) reporting road breeches during the rainy season; (iv) applying for labour based contracts for the maintenance of the road; (v) supervision of maintenance works; (vi) monitoring the number, gender, age and socio-economic profile of the community members participating in the training and employed for the soil and water conservation and maintenance works.
6. The Community Road Fund shall be a committee established within the BDA responsible for planning and financing the maintenance of the road. The committee shall have its own by-laws stipulating the role of each party with regards the collection of fees for the maintenance works, the planning of the works, the design and supervision of the works, the contracting of the works and finally the monitoring.
7. The Project shall call on other partners to assist in the implementation: (i) the private contractors selected for the implementation of road improvement and maintenance works; and (ii) the State Ministries of Agriculture to assist in the design and implementation of conservation and water control works.

Component-wise implementation

8. *Component 1 – Physical rehabilitation and construction of rural feeder roads.* A qualified contractor shall be recruited through national competitive bidding and following a prequalification process. The Road Departments of the MPPPU shall monitor the performance of the contractor and will certify the payments for the completed works. The MPPPU shall be the contracting authority for the construction of the road. The consultancy firm will carry out the role of construction supervision and will also assist the BDA in the set up of the Community Road Fund. The Community Road Fund shall be established within the BDA and will be responsible for planning, financing and reporting on road maintenance works.
9. *Component 2 - Capacity building and institutional development.* The BDA shall hire a consultancy firm to organize and implement the training targeting the Road Departments of the MPPPU and the communities. The Gender and Community Development Officer of the BDA with assistance from the 2 locality development teams based in Es Soubagh and New Halfa and the Natural Resources Management Officer will carry out the community awareness raising, mobilization and organization to form road committees, sensitize them to their role and launch a campaign to encourage users to pay for the road maintenance. The Gender and Community Development Officer and the locality development teams will also mobilize the road committees to nominate both men and women for the training on soil and water conservation and for the labour opportunities created by the maintenance works.
10. *Component 3 - Project management:* The BDA shall be responsible for the Project coordination and financial management, as well as for synchronizing activities between the Butana Integrated Rural Development Project and the Project in order to improve incomes in the beneficiary communities. The NHBA shall carry out regular monitoring of the Project to assess the performance of the contractor and consultancy firm, to monitor the progress of works, and to analyze the results of the spot improvement and preventative maintenance approach with those of more conventional road construction methods.

Monitoring

11. The monitoring system of the Project shall collect and report on the distribution of Project benefits including increase in farm gate prices, income from women entrepreneurial activities in the trade and saving in vehicle operation cost as well as on the results of the Project taking into consideration the Result and Impact Measurement System of the Fund. In the event that the benefits accruing to the poor are limited, appropriate corrective measures shall be introduced.

Schedule 2

Allocation Table

1. *Allocation of Grant Proceeds.* The Table below sets forth the Categories of Eligible Expenditures to be financed by the Grant and the allocation of the amounts of the Grant to each Category and the percentages of expenditures for items to be financed in each Category:

Category	Grant Amount Allocated (expressed in SDR)	Percentage of Eligible Expenditures to be Financed
I. Civil Works	5 680 000	100% net of taxes
II. Vehicles and Equipment	120 000	100% net of taxes
III. Training, Technical Assistance and Studies	1 280 000	100% net of taxes
IV. Other Recurrent Costs	215 000	100% net of taxes
V. IFAD Financed Road Maintenance	85 000	100% net of taxes
VI. Unallocated	820 000	
TOTAL	8 200 000	

2. *Retroactive Financing:* The Grant shall retroactively finance the Butana Development Agency for survey and design work which has been undertaken in 2009 for the road alignment Arab 6 – Es Soubagh – Husheib, as well as for the pre-qualification of contractors and the issuing of tender documents. Such retroactive finance shall be provided up to a limit of SDP 300 000 (USD 120 000) under Category III.

3. The Grant shall finance 100% of the Community Road Fund up to year 3 of the Project and the beneficiaries shall finance 100% of year 4 of the Project and thereafter.

Schedule 3

Special Covenants

In accordance with Section 12.01(a) (xxiii) of the General Conditions, the Fund may suspend, in whole or in part, the right of the Recipient to request withdrawals from the Grant Account if the Recipient has defaulted in the performance of any covenant set forth below, and the Fund has determined that such default has had, or is likely to have, a material adverse effect on the Project.

1. *Tax exemption.* The Recipient shall, to the fullest extent possible, exempt the proceeds of the Grant from all taxes. Any taxes which the Project is nonetheless obliged to pay shall be promptly reimbursed by the Recipient and the amount so reimbursed shall be credited against the counterpart financing obligation of the Recipient set forth in Section B, paragraph 4 hereof.
2. *Fees for financing road maintenance.* The Recipient shall ensure by 2010 that Kassala and Gedaref States have issued an administrative decree on the fees for financing road maintenance, which may include market fees and road tolls, specifying the arrangement for management and fee collection as well as the use of its proceeds.
3. *Framework for good governance.* The Recipient shall develop and endorse by 2010 a framework for good governance for the Project specifying the required safeguards to ensure competitiveness, transparency and value for money in the rural road sector.
4. *Environmental safeguards.* The Recipient and the Butana Development Agency shall take all necessary measures to ensure that the award of contract for the construction of the rural road, the construction process itself and the maintenance works are all in compliance with the environmental regulations of the Republic of the Sudan.

Key reference documents

Country reference documents

The Agricultural Revival Programme, April 2008

IFAD reference documents

Project design document (PDD) and key files of the Rural Access Project, September 2009

Result-Based COSOP for Sudan, April 2009

Sudan, Butana Integrated Rural Development Project, Project Appraisal report, 2006

Sudan, North Kordofan Rural Development Project, Project Completion Report, 2008

Administrative Procedures on Environmental Assessment

Sudan Country Programme Evaluation, OE, 2008

Case Study for Sudan, Empowering Rural Poor in a volatile Policy Context, IFAD/IFPRI, 2005

IFAD, Comprehensive Review of IFAD Rural Roads, Travel and Transport (RTT) Experiences, 1994-2007

IFAD, Yemen, Pilot Community-Based Rural Infrastructure Project in Highland Areas - Loan 669-YE, Appraisal report

Logical framework

Narrative Summary	Verifiable Indicators	Means of Verification	Assumptions/Risks
Goal			
COSOP Goal: contribute to empower the rural poor to increase their food security, incomes and resilience to shocks.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Increase of rural incomes from USD 500/ capita to USD 800/ capita, in country programme areas ▪ Reduction in the prevalence of malnutrition in children under 5 ▪ households with improvement in household asset index 	UNICEF survey in the concerned states. RIMS survey at baseline and completion	<ul style="list-style-type: none"> - Sustained and increasing investments for social and productive services in drought and conflict affected areas. - Increased GoNU support to the rainfed agriculture sector.
Project objective: Improved access of the rural population in Central Butana to markets and social services.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 15 000 producers benefiting from market access by project end. ▪ 1700 additional women trading in the markets served by rural feeder roads by project end. ▪ Decrease in transportation from 2 days at Es Sadda to 1 hour during rainy season ▪ Decrease in transportation tariff from approx 15 SDG to 8 SDG/ trip ▪ Increase in road traffic volume: from an average of 71 vehicles/day to 96 by mid term and to 124 by project end. 	Baseline survey, mid-term and completion reports Road traffic survey BIRDP Progress reports	<ul style="list-style-type: none"> - Increased agriculture surplus as a result of production support received from the BIRDP - Increased producers' gross margin by 80 per cent as a combined effect between the BIRDP and RAP; - Increase in sale prices for livestock by 25 per cent in rainy season
Results of the project			
1) Rural roads upgraded in Central Butana and regularly maintained	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 144 km of roads improved in Butana by year 3 of project ▪ 144 km of road maintained by project end. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Project progress report 	Administrative decree for road toll and market fee levies passed, complied with by road users and enforced by communities and localities.
2) Communities are trained to manage road tolls and to engage in labor based maintenance contracts.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tolls collected cover annual O&M costs. Target USD 95 000 as of project year 3 ▪ Number of labor days in labor based contracts, by gender and by poverty group. Target: 10 000 labour day aggregate by project end, at least 50 per cent women and 50 per cent below 30 years. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Project progress report 	
3) State capacity strengthened to plan, design, supervise, and maintain rural feeder roads, using the spot improvement approach	<ul style="list-style-type: none"> • at least 200 km of new roads designed using the spot improvement approach: by project end • Road network plan established by year 2. • State budget allocation based on the road network plan. • Community Road Fund expanded to other rural road networks in Kassala and Gadaref by project end. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Project progress report ▪ Consultancy firm assessment of the performance of the Road Departments in Gadaref and Kassala 	

