

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**ECUADOR**

**PROGRAMA DE CAMINOS RURALES PROVIAL 2**

**EC-L1289**

**PERFIL DE PROYECTO**

## PERFIL DE PROYECTO

### ECUADOR

#### I. DATOS BÁSICOS

Nombre del Proyecto:	Programa de Caminos Rurales PROVIAL 2		
Número de Proyecto:	EC-L1289		
Equipo de Proyecto:	Jean Pol Armijos (INE/TSP), Jefe de Equipo; Rodrigo Rendón (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Alejandra Caldo, Mauro Alem, María Pons y Gonzalo Rodríguez (INE/TSP); Alexandra Sánchez (CAN/CEC); Carolina Escudero y Vinicio Rodríguez (VPC/FMP); Nicolas Bujak, Juan Antonio Martínez y Adriana Zambrano (VPS/ESG); Alfred Grunwaldt y Roberto Esmeral (CSD/CCS); Juan Manuel Murguía (CSD/RND); y Javier Jiménez (LEG/SGO)		
Prestatario:	Banco de Desarrollo del Ecuador B.P. (BDE)		
Garante:	República del Ecuador		
Modalidad de Préstamo:	Programa de Obras Múltiples		
Organismo Ejecutor (Subejecutor):	Banco de Desarrollo del Ecuador B.P. (BDE) ejecutor y Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) provinciales subejecutores		
Plan Financiero:	BID (capital ordinario):	US\$	80.000.000,00
	Total:	US\$	80.000.000,00
Salvaguardias:	Clasificación de Riesgo:	Alto	
	Clasificación de Impacto:	B	
Procesamiento:	<input checked="" type="checkbox"/> Estándar		<input type="checkbox"/> Especial
Alineación Estrategia País:	GN-3103-1		
Alineación Estratégica:			
Desafíos:	<input checked="" type="checkbox"/> Inclusión Social	<input checked="" type="checkbox"/> Productividad e Innovación	<input type="checkbox"/> Integración Económica
Transversales:	<input checked="" type="checkbox"/> Igualdad de Género	<input checked="" type="checkbox"/> Diversidad	<input checked="" type="checkbox"/> Sostenibilidad ambiental
		<input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático	<input checked="" type="checkbox"/> Capacidad Institucional y Estado de Derecho

#### II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y ESTRATEGIA DEL PROGRAMA

- 2.1 **Antecedentes.** En Ecuador la población rural es de 6,3 millones, 36% de la población nacional<sup>1</sup>, porcentaje superior al 19% en promedio en América Latina y el Caribe<sup>2</sup>. En el entorno rural, la pobreza alcanza al 41% de la población y la pobreza extrema al 17,4%<sup>3</sup>, mientras que en el urbano alcanzan niveles menores, llegando al 17,8% y 3,9% respectivamente. La infraestructura vial contribuye a mejorar la accesibilidad rural al promover la productividad<sup>4</sup>, desarrollo económico<sup>5</sup>,

<sup>1</sup> [INEC, 2020.](#)

<sup>2</sup> [Banco Mundial \(BM\), 2020.](#)

<sup>3</sup> [INEC, 2022.](#)

<sup>4</sup> [Fan Hazzell y Thorat, 2000.](#)

<sup>5</sup> BM, [2004](#), [2006](#), [2019](#); y BID, 2006.

conectividad a centros urbanos, mercados<sup>6</sup> y servicios sociales como educación<sup>7</sup> y salud, y reducir la inequidad de género<sup>8</sup>.

- 2.2 **Brechas calidad y accesibilidad de la infraestructura rural.** La Red Vial Provincial (RVP) del Ecuador, que incluye los caminos rurales, abarca aproximadamente 74.000 km, es siete veces más extensa que la Red Vial Estatal (RVE)<sup>9</sup>. El nivel de calidad de la RVP es bajo, pues el 83% se encuentra en estado malo o regular<sup>10</sup> y el 86% no está pavimentada<sup>11</sup>. La mayoría de la RVP tiene una superficie de lastre o suelo natural y está expuesta a desastres y efectos del Cambio Climático (CC). El Índice de Accesibilidad Rural muestra que más de la mitad de la población rural en Ecuador carece de acceso a vías disponibles durante todo el año en un radio de 2 km<sup>12</sup>. A pesar de importantes esfuerzos de inversión, los recursos de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) provinciales, responsables de la RVP, son insuficientes para mantener esta red en buen estado y fomentar su sostenibilidad y resiliencia<sup>13</sup>. Además, los GAD provinciales precisan fortalecimiento institucional para la gestión vial.
- 2.3 La mejora de accesibilidad a las áreas rurales del Ecuador reducirá los costos logísticos, permitiendo al sector agropecuario transportar sus productos de manera más eficiente, contribuyendo así al desarrollo de las pymes, generación de empleo y reducción de las brechas entre lo urbano y rural.
- 2.4 **Estrategia del programa.** El PROVIAL 2 contribuirá a resolver las brechas identificadas mediante el mejoramiento y rehabilitación de vías existentes en la RVP. El Gobierno del Ecuador (GdE) fomenta el desarrollo de los GAD provinciales a través del Banco de Desarrollo del Ecuador, B.P. (BDE), otorgándole el rol estratégico de administrar recursos y fortalecer la capacidad de los GAD provinciales. El BDE, ejecutor del programa, firmará convenios de financiamiento para los proyectos de inversión con los GAD provinciales elegibles, subejecutores, acordando condiciones particulares con cada uno, sujetas al contrato de crédito con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
- 2.5 Los GAD provinciales estarán a cargo de la contratación de los proyectos. El BDE y los GAD se ajustarán al reglamento operativo del PROVIAL 2 y a los criterios de elegibilidad de los proyectos. El BDE, mediante su fortalecimiento institucional, y el BID, darán apoyo cercano a la contratación y ejecución de los proyectos.
- 2.6 **Alineación estratégica.** El programa se alinea estratégicamente con los desafíos de la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2023 ([AB-3190-2](#)): (i) Inclusión Social, mediante el mejoramiento de infraestructura vial rural para favorecer la accesibilidad de la población a servicios sociales; y (ii) Productividad e Innovación, mediante infraestructura que optimiza el transporte

---

<sup>6</sup> [Asher y Novosad, 2020.](#)

<sup>7</sup> [CEPAL y OIT, 2021.](#)

<sup>8</sup> La accesibilidad generada por caminos rurales contribuye a seguridad e integración comunitaria de mujeres y niñas; acceso a servicios sociales, mercados, empleo, emprendimiento y mejores ingresos ([McSweeney y Remy, 2007](#)).

<sup>9</sup> RVP: 73.980 km (Abraham, 2018) y RVE: 10.307 km (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2021).  
<sup>10</sup> CONGOPE, 2018.

<sup>11</sup> Abraham, 2018.

<sup>12</sup> [BM, 2019.](#)

<sup>13</sup> Inversión anual estimada: US\$600 millones (Abraham, 2018).

de productos rurales y la aplicación de herramientas tecnológicas para gestión vial rural. Adicionalmente, el programa contribuirá al Marco de Resultados Corporativos del Grupo BID 2020-2023 ([GN-2727-12](#)): (i) vías construidas o mejoradas; y (ii) financiamiento de acciones de mitigación al CC. Se alinea estratégicamente con los temas transversales: (i) CC y Sostenibilidad Ambiental, mediante aspectos de adaptación en los diseños de ingeniería y prevención de riesgos de desastres en las obras; (ii) Igualdad de Género y Diversidad, con integración de la mujer en el sector transporte y fomento de su liderazgo en cadenas de producción, y la promoción de diversidad a través del diseño y ejecución de infraestructura con criterios de accesibilidad universal y movilidad segura; y (iii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, mediante la mejora en procesos de planificación y capacidad técnica, transversalización del enfoque de género, y eficiencia en el gasto público. Además, el programa se alinea con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo ([GN-2710-5](#)); y (ii) los Marcos Sectoriales de: (a) Transporte ([GN-2740-12](#)); (b) Género y Diversidad ([GN-2800-13](#)); y (c) CC ([GN-2835-10](#)).

- 2.7 Este programa está alineado con la Estrategia del BID con Ecuador ([GN-3103-1](#)) mediante las áreas prioritarias: (i) desarrollo del sector productivo como motor del crecimiento sostenible, al contribuir al cierre de brechas de infraestructura física y logística con la inversión en acceso a servicios de transporte rural; y (ii) fortalecimiento del progreso social con énfasis de género, al apoyar el mejoramiento de vialidad rural promoviendo avances sociales e impulsando la productividad agropecuaria, accesibilidad a mercados y desempeño de pymes rurales.
- 2.8 **Objetivos y componentes del programa.** El objetivo general es contribuir a mejorar la inclusión social y la productividad al brindar mayor accesibilidad a la población rural del Ecuador, a través del mejoramiento de infraestructura vial. El objetivo específico es contribuir a mejorar la calidad de la RVP en los tramos intervenidos por el programa. Los resultados esperados son la reducción de tiempos de viaje y costos de operación.
- 2.9 **Componente 1. Inversión (US\$75 millones).** Financiará: (i) obras de mejoramiento y rehabilitación de vías existentes en base al trazado actual, sin ampliación de número de carriles y, en general, con mejoras en la estructura del pavimento y colocación de superficie de rodadura asfáltica; y (ii) supervisión técnica de las obras.
- 2.10 **Componente 2. Preinversión y estudios de proyectos (US\$2,5 millones).** Financiará: (i) estudios de factibilidad de transporte y movilidad sostenible para el BDE y GAD provinciales; y (ii) estudios de ingeniería de obras civiles de construcción, mejoramiento y rehabilitación de vías rurales.
- 2.11 **Componente 3. Fortalecimiento institucional (US\$2 millones).** Financiará para el ejecutor y subejecutores: (i) actualización de los inventarios y planes viales provinciales con herramientas tecnológicas innovadoras; (ii) fortalecimiento de procesos para evaluación técnica, ambiental, social y fiduciaria; y (iii) actividades de promoción de equidad de género y diversidad (inclusión de Personas con Discapacidad [PcD]).

- 2.12 **Componente 4. Gastos administrativos (US\$0,5 millones).** Financiará: (i) auditorías del programa; y (ii) consultorías de gestión de resultados, medición de indicadores y apoyo en gestión fiduciaria, técnica y socioambiental.
- 2.13 **Beneficios y beneficiarios potenciales.** Los beneficiarios serán los usuarios de las vías intervenidas y comunidades asentadas en el área de influencia de los proyectos<sup>14</sup>.
- 2.14 **Modalidad del instrumento financiero.** El financiamiento del BID se concretará a través de un préstamo de inversión bajo la modalidad de programa de obras múltiples, con plazo de ejecución estimado de cinco años. Los proyectos del programa corresponderán a un tipo de obras de similares características, independientes entre sí, donde el tamaño individual de cada proyecto no justifica que el BID los maneje directamente. Se ha definido una Muestra Representativa (MR) de los proyectos del programa, llegando al 47% del monto del préstamo. De acuerdo con experiencias previas, la capacidad institucional de los GAD provinciales hace que el programa requiera acompañamiento cercano del BDE y del BID, para ejecutarlo bajo supervisión adecuada con las mejores prácticas y estándares del BID en políticas de adquisiciones y salvaguardas ambientales y sociales.

### III. CONOCIMIENTO DEL SECTOR Y PLAN DE PREPARACIÓN

- 3.1 **Experiencia del BID en el sector y en el país.** El BID cuenta con amplia experiencia en el sector transporte en Ecuador y recientemente finalizó exitosamente<sup>15</sup> el Programa de Apoyo a los GAD en Vialidad Provincial: PROVIAL ([EC-L1125](#)). Este fue ejecutado por el BDE y subejecutado por los GAD provinciales, financió la ejecución de 15 obras viales, con una extensión de 159 km y variación del importe contractual promedio inferior al 5%.
- 3.2 **Lecciones aprendidas aplicables al programa.** Se identificaron las siguientes lecciones aprendidas: (i) asegurarse que los proyectos de la MR sean representativos de las obras por ejecutar; (ii) definir indicadores SMART y metas de resultado con levantamiento oportuno de la situación sin proyecto, a medida que cada proyecto se incorpora al programa, y con proyecto, cuando finaliza su ejecución; (iii) fortalecer institucionalmente al ejecutor y subejecutores en capacidades técnicas y gestión financiera y adquisiciones; y (iv) apoyar en la coordinación interinstitucional.
- 3.3 **Aspectos técnicos.** Se realizará un control de calidad de los estudios presentados por el ejecutor y subejecutores. Los proyectos del programa deberán cumplir con criterios de elegibilidad definidos en la preparación del crédito. Se verificará su priorización de acuerdo con una adecuada planificación, importancia funcional, beneficios económicos y sociales, razonabilidad en especificaciones técnicas y costos, entre otros. Se podrán realizar intervenciones en sitios críticos como puentes.

---

<sup>14</sup> Se estima que 16.148 beneficiarios directos conforman las poblaciones que atraviesan las vías de la MR (BDE, 2023).

<sup>15</sup> Los indicadores de resultado superaron las metas establecidas. Reducción promedio de costos de operación vehicular, 56%; y tiempos de viaje, 49%.

- 3.4 **Aspectos ambientales y sociales y clasificación ambiental.** De acuerdo con el Marco de Políticas Ambientales y Sociales (MPAS) del BID, y en base a información existente hasta el momento, la operación se clasifica como Categoría “B” debido a que potencialmente puede provocar impactos ambientales y sociales negativos, locales y a corto plazo, para los cuales se conocen medidas de mitigación eficaces y fácilmente disponibles. Se espera que los proyectos de la MR, por su naturaleza de mejoramiento vial de caminos rurales, generen contaminación de recursos hídricos, aire y suelo; impactos no significativos a hábitats naturales y críticos (incluyendo intervenciones en hábitat crítico); molestias a las comunidades; más de 200 afectaciones de activos que podrían incluir cercas y cultivos agrícolas (potencial desplazamiento económico); afectaciones a viviendas que podrían causar reasentamiento involuntario; y afectación no significativa a pueblos indígenas. No obstante, el programa no financiará proyectos Categoría “A”, ni proyectos con impactos significativos relacionados a desplazamiento físico, impactos adversos cuantificables a hábitats críticos, impactos significativos a hábitats naturales, afectación significativa a sitios culturales críticos, y afectación significativa a pueblos indígenas. La calificación preliminar de riesgo ambiental y social es “alta”, principalmente asociada a potenciales impactos por afectaciones a población vulnerable en el área de influencia de los proyectos de la MR y potencialidad de generar impactos indirectos en hábitats naturales, considerando la necesidad de coordinación entre el BDE y los GAD provinciales, y al contexto de violencia basada en género que podría exacerbarse con el influjo de trabajadores, además de otros riesgos laborales y comunitarios. La categoría de riesgo de desastre y CC se estima preliminarmente como “alta” debido a la exposición a amenaza alta y media de movimientos en masa, volcánica y sísmica, además de la ocurrencia de crecidas extraordinarias en los proyectos de la MR y a la alta criticidad de la infraestructura como presencia de obras de drenaje de gran capacidad. La debida diligencia corroborará estas clasificaciones y se elaborarán estudios complementarios<sup>16</sup>.

#### IV. ASPECTOS TÉCNICOS, RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS DE EJECUCIÓN Y FIDUCIARIOS

- 4.1 **Garante y Organismo Ejecutor (OE).** El garante será la República del Ecuador, el prestatario y OE será el BDE y los subejecutores serán los GAD provinciales. La modalidad de inversión será un programa de obras múltiples. El BDE deberá el cumplir con la Política de Prestatarios Elegibles del BID ([OA-301](#)).

---

<sup>16</sup> Se complementará el Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) existente del BDE para adecuarlo a la operación y al MPAS del BID. Se realizarán Evaluaciones Ambientales y Sociales (EAS) y Planes de Gestión Específicos (PGAS) para los proyectos de la MR, complementando los estudios existentes, así como Planes de Participación de las Partes Interesadas (PPPI), incluyendo mecanismo de quejas y reclamos. Los estudios y planes incluirán un Plan de Reasentamiento y Restitución de Medios de Vida (PRRMV) de confirmarse y un Plan de Acción de Biodiversidad (PAB), para proyectos de la MR aplicables. Se preparará un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para obras fuera de la MR. Las versiones aptas para divulgación de las EAS, PGAS, planes complementarios de gestión (PRRMV y PAB), PPPI y MGAS se publicarán en la página web del BID previo a la misión de análisis. La versión final del SGAS con todos sus componentes, así como versiones finales de los demás documentos mencionados, con los respectivos informes de consulta, se divulgarán previo al envío al Directorio, de acuerdo a la política de acceso a la información OP-102.

- 4.2 De conformidad con la solicitud del garante, éste solo garantizará las obligaciones de pago del prestatario. Por lo tanto, se solicita una excepción parcial a la política de garantías de operaciones bajo garantía soberana (OP-303) en sentido de que la República del Ecuador solo garantizará las obligaciones de pago. Durante la preparación de la operación se incluirá el justificativo correspondiente a dicha excepción.
- 4.3 **Aspectos fiduciarios.** Se utilizarán las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiadas por el BID (GN-2349-15) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-15). Se aplicará la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (OP-273-12). Los requisitos y acuerdos fiduciarios se describirán en la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD), Anexo III, y en el Reglamento Operativo del Programa (ROP). El BID ha actualizado el Análisis de Capacidad Institucional (PACI) del BDE. Se evaluarán las necesidades de asistencia técnica a los GAD provinciales.
- 4.4 **Financiamiento retroactivo y reconocimiento de gastos.** El BID podrá financiar retroactivamente con cargo a los recursos del préstamo, gastos elegibles efectivamente pagados por el prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo hasta por el 20% del monto de la operación, siempre que para su gestión se hayan cumplido los requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir de la aprobación de este perfil de proyecto, pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.
- 4.5 **Riesgos.** Se identificaron: (i) retrasos en la definición de la cartera de proyectos, que serán mitigados con acompañamiento en la definición y priorización de proyectos y diálogo continuo con autoridades del BDE y GAD provinciales; (ii) retrasos en los procesos de licitación y contratación, mitigados con capacitación a los GAD provinciales en políticas de adquisiciones; (iii) retrasos en la ejecución y variaciones de importe contractual, mitigados con control de calidad de estudios, supervisión adecuada e implementación de metodologías ágiles para la coordinación con el BDE y GAD provinciales, así como apoyo en la implementación de salvaguardas ambientales y sociales; y (iv) retraso en la gestión de desembolsos y justificaciones del programa, mitigados mediante seguimiento, monitoreo cercano y capacitación a los GAD provinciales.

## **V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN**

- 5.1 **Recursos y cronograma de preparación.** El POD se distribuirá a Revisión de Calidad y Riesgo (QRR) en la tercera semana de julio y se presentará al Directorio Ejecutivo del BID en la última semana de septiembre 2023. Se estiman los recursos para preparación del crédito en US\$136.925.
- 5.2 **Justificación de plazo de preparación.** El BID ha evaluado los riesgos ambientales, sociales, técnicos y fiduciarios de la operación. Particularmente, los riesgos ambientales y sociales requieren complementar estudios existentes en base a los cuales se ha ajustado el cronograma de preparación del proyecto.

## Anexos

- I. Resumen de la Revisión Ambiental y Social
- II. Cronograma y Recursos de Preparación
- III. Filtros para la determinación del tipo de procesamiento



DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO



**ECUADOR**

**PROGRAMA DE CAMINOS RURALES PROVIAL 2**

**EC-L1289**

**RESUMEN DE LA REVISIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL (ESRS) INICIAL**  
**24/04/2023**

Este documento fue preparado por:  
Nicolas Bujak, Juan Martínez y Adriana Zambrano (VPS/ESG)

con el apoyo del equipo del proyecto:  
Jean Pol Armijos (INE/TSP), Jefe de Equipo; Rodrigo Rendón (INE/TSP), Jefe de Equipo Alternativo; Alejandra Caldo, Mauro Alem, María Pons y Gonzalo Rodríguez (INE/TSP); Alexandra Sánchez (CAN/CEC); Carolina Escudero y Vinicio Rodríguez (VPC/FMP); Alfred Grunwaldt y Roberto Esmeral (CSD/CCS); Javier Jiménez (LEG/SGO); y Gabriel Filc (SPD/SDV).

Resumen de la Revisión Ambiental y Social inicial	
Datos de la operación	
Número de la operación	EC-L1289
Sector/Subsector del BID	Transporte / Caminos Rurales
Tipo y modalidad de la operación	Préstamo de inversión de Obras Múltiples (LON / GOM)
Clasificación de impacto ambiental y social inicial (ESIC)	B
Calificación inicial de riesgo ambiental y social (ESRR)	Alto
Clasificación inicial de riesgo de desastre y cambio climático (DCCRC)	Alto
Prestatario	Banco de Desarrollo del Ecuador B.P. (BDE)
Agencia ejecutora	Banco de Desarrollo del Ecuador B.P. (BDE) ejecutor y Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) provinciales subejecutores
Monto del préstamo BID (y coste total del proyecto)	\$80,000,000.00 (\$80,000,000.00)
Normas de desempeño con requerimientos	ESPS 1; ESPS 2; ESPS 3; ESPS 4; ESPS 5; ESPS 6; ESPS 7; ESPS 8; ESPS 9; ESPS 10
Resumen ejecutivo	
<p>De acuerdo con el Marco de Políticas Ambientales y Sociales (MPAS) del Banco, y en base a la información existente hasta el momento, la operación se clasifica como Categoría “B” debido a que potencialmente puede provocar impactos ambientales y sociales negativos locales y a corto plazo, para los cuales se conocen medidas de mitigación eficaces y fácilmente disponibles. Se espera que los proyectos de la muestra, por su naturaleza de mejoramiento vial de caminos rurales, generen contaminación de recursos hídricos, aire y suelo; impactos no significativos a hábitats naturales y críticos (incluyendo intervenciones en hábitat crítico); molestias a las comunidades; más de 200 afectaciones de activos que podrían incluir cercas y cultivos agrícolas (potencial desplazamiento económico); afectaciones a viviendas que podrían causar reasentamiento involuntario; y afectación no significativa a pueblos indígenas. No obstante, el programa no financiará proyectos Categoría “A”, impactos significativos relacionados a desplazamiento físico, impactos adversos cuantificables a hábitats críticos, impactos significativos a hábitats naturales, afectación significativa a sitios culturales críticos, y afectación significativa a pueblos indígenas.</p> <p>La calificación preliminar de riesgo ambiental y social es “alta”, principalmente asociada presencia los potenciales impactos por afectaciones a población vulnerable en el área de influencia de cada uno de los proyectos de la muestra y a la potencialidad de generar impactos indirectos en hábitats naturales, considerando la necesidad de coordinación entre el Banco de Desarrollo del Ecuador (BDE) y los subejecutores (prefecturas provinciales), y al contexto de violencia basada en género que podría exacerbarse con el influjo de trabajadores, además de otros riesgos laborales y comunitarios.</p> <p>La categoría de riesgo de desastre y cambio climático se ha estimado preliminarmente como “alta” debido a la exposición a amenaza alta y media de movimientos en masa, volcánica y sísmica, además de</p>	

la ocurrencia de crecidas extraordinarias en los proyectos de la muestra y a la alta criticidad de la infraestructura como presencia de obras de drenaje de gran capacidad.

La debida diligencia corroborará estas clasificaciones, y se elaborarán los siguientes estudios: se complementará el Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) existente en BDE para adecuarlo a la operación y al MPAS del Banco; se realizarán evaluaciones ambientales y sociales (EAS) y planes de gestión específicos (PGAS) para los proyectos de la muestra, complementando los estudios existentes, así como planes de participación de las partes interesadas (PPPI) incluyendo un mecanismo de quejas y reclamos. Los estudios y planes incluirán un plan de reasentamiento y restitución de medios de vida (PRRMV, de confirmarse) y un plan de acción de biodiversidad (PAB), para los proyectos de la muestra aplicables. Se preparará asimismo un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para las obras fuera de la muestra representativa.

Las versiones aptas para divulgación de las EAS, PGAS, planes complementarios de gestión (PRRMV y PAB), PPPI y MGAS se publicarán en la página web del Banco previo a la misión de análisis. La versión final del SGAS con todos sus componentes, así como las versiones finales de los documentos mencionados, con los respectivos informes de consulta, se divulgarán previo al envío al Directorio, de acuerdo a la política de acceso a la información OP-102.

### Descripción de la operación

El objetivo general de desarrollo del Programa es contribuir con el aumento de la productividad en las áreas rurales, a través de la mejora de la infraestructura de caminos rurales. El objetivo específico es contribuir a la mejora de la calidad de la RVP en los tramos intervenidos. Los resultados esperados son: (i) reducción de tiempos de viaje; (ii) reducción de costos de operación vehicular; y (iii) mejora en la calidad de las vías intervenidas por el programa.

El Programa está estructurado con cuatro componentes, uno de los cuales tiene implicancias ambientales y sociales:

**Componente 1. Inversión (US\$75 millones).** Financiará: (i) obras de mejoramiento y rehabilitación de vías rurales existentes en las provincias del país; por lo general, con mejoras en la estructura del pavimento y la colocación de superficie de rodadura asfáltica; y (ii) supervisión técnica de las obras.

El instrumento financiero de la operación será obras múltiples, por lo que una muestra representativa ha sido seleccionada a los efectos de su preparación, atendiendo todo tipo de criterios, incluyendo ambientales y sociales. A continuación, se listan los proyectos seleccionados para la muestra:

- GADP PICHINCHA - MEJORAMIENTO DE LA VÍA PALMITOPAMBA – LIMITE PROVINCIAL CON IMBABURA (GARCÍA MORENO), PARROQUIA NANEGAL, D.M. DE QUITO – 27,55 km.
- GADP AZUAY - MEJORAMIENTO A NIVEL DE CARPETA ASFÁLTICA DE LA VÍA TOMBAMBAMBA - GUARAINAG EN UNA LONGITUD DE 13,80 KM, PERTENECIENTE AL CANTÓN PAUTE, PROVINCIA DEL AZUAY – 13,8 km.
- GADP AZUAY - PROYECTO VIAL CAÑARIBMABA SHAGLLI, CANTÓN SANTA ISABEL, PROVINCIA DEL AZUAY – 21,01 km.

La ubicación geográfica de los corredores seleccionados, así como un screening inicial de las principales amenazas climáticas, de riesgo de desastres y de los aspectos ambientales y sociales relevantes, se encuentra disponible en el **anexo**. El Programa será de alcance nacional, y la ejecución de los proyectos

elegibles estará a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs) provinciales. Los proyectos de la MR (GADP Pinchincha y Azuay) se localizan en la región interandina.

Las obras de la muestra involucrarán mejoramiento de infraestructura vial ya existente, tales como limpieza y compactación de suelo, rotura de pavimento, conformación de terraplenes, demolición de estructuras (ej. puentes menores), erradicación de vegetación, excavaciones y cavado de zanjas, estabilización de taludes y contrataludes, detonaciones controladas de material rocoso, utilización de maquinaria pesada, interrupciones temporales de tránsito, ensanchamiento de carriles dentro del derecho de vía, pavimentación, instalación de obradores, generación de residuos de obra, utilización de materiales de préstamo, utilización de materiales peligrosos como combustibles, aceites, lubricantes, etc.

En las áreas de influencia de las obras de la MR hay presencia de hábitats naturales y críticos, áreas legalmente protegidas, potencialmente población indígena y/o vulnerable, y diversas amenazas naturales.

Los principales riesgos e impactos ambientales y sociales esperados se detallan en los recuadros de las NDAS 1 a 10.

#### Fundamentos de las clasificaciones/calificaciones

<i>Clasificación de impacto ambiental y social</i>	De acuerdo con el Marco de Políticas Ambientales y Sociales (MPAS) del Banco, y en base a la información existente hasta el momento, la operación se clasifica como <b>Categoría “B”</b> debido a que potencialmente puede provocar impactos ambientales y sociales negativos locales y a corto plazo, para los cuales se conocen medidas de mitigación eficaces y fácilmente disponibles. Se espera que los proyectos de la muestra, por su naturaleza de mejoramiento vial de caminos rurales, generen contaminación de recursos hídricos, aire y suelo; impactos no significativos a hábitats naturales y críticos; molestias a las comunidades; más de 200 afectaciones de activos que podrían incluir cercas y cultivos agrícolas (potencial desplazamiento económico); afectaciones a viviendas que podrían causar reasentamiento involuntario; y afectación no significativa a pueblos indígenas.
<i>Calificación de riesgo ambiental y social</i>	La calificación preliminar de riesgo ambiental y social es <b>“alta”</b> , principalmente asociada a la presencia de población vulnerable en el área de influencia de cada uno de los proyectos de la muestra y a la potencialidad de generar impactos indirectos en hábitats naturales y/o críticos, considerando la necesidad de coordinación entre el Banco de Desarrollo del Ecuador (BDE) y los subejecutores (prefecturas provinciales), y al contexto de violencia basada en género (familias monopaternales y alta prevalencia de alcoholismo) y otros riesgos laborales y comunitarios.
<i>Clasificación de riesgo de desastre y cambio climático</i>	La categoría de riesgo de desastre y cambio climático se ha estimado preliminarmente como <b>“alta”</b> debido a la exposición a amenaza alta y media de movimientos en masa, volcánica y sísmica, además de la ocurrencia de crecidas extraordinarias en los proyectos de la muestra y a la alta criticidad de la infraestructura como presencia de obras de drenaje de gran capacidad.

<b>Uso del marco ambiental y social del prestatario</b>	<b>No</b>
Se utilizará el MPAS del BID.	
<b>¿La operación será cofinanciada o hay posibilidad de cofinanciación?</b>	<b>No</b>
La operación no es cofinanciada.	
<b>Normas de Desempeño Ambiental y Social aplicables al proyecto propuesto</b>	
<b>NDAS-1. Evaluación y gestión de riesgos e impactos ambientales y sociales</b>	<b>Sí</b>
<p>El BDE cuenta con un Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS). Se verificará durante la debida diligencia si el SGAS a través del que gestiona los aspectos ambientales de las obras y actividades está alineado a las 10 NDAS del Banco. Se realizará un análisis de brechas entre los 7 pilares del SGAS específico requerido por la NDAS 1, a fin de asegurar alineamiento con los requerimientos establecidos en las NDAS 1, y que permita gestionar los aspectos socioambientales de acuerdo con los requisitos de las NDAS 2 al 10.</p> <p>Actualmente se cuenta con Estudios Ambientales y Sociales específicos para las obras de la muestra, con sus respectivas licencias emitidas por la autoridad local. Como parte de los pilares del SGAS de la operación, se complementarán las Evaluaciones Ambientales y Sociales (EAS) con sus respectivos Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS) para cada uno de los tres proyectos de la muestra, que evaluarán potenciales riesgos e impactos directos, indirectos y acumulativos de los componentes del Programa y sus instalaciones asociadas, de haberlas. Asimismo, se contará con 3 (tres) Planes de Participación de la Partes Interesadas. Finalmente, si se confirma durante la debida diligencia que cualquier de los proyectos de la muestra representativa (MR) genere desplazamiento físico y/o económico, será elaborado un Plan de Reasentamiento y Restitución de Medios de Vida (PRRMV) y un Plan de Acción de Biodiversidad (PAB) para uno de ellos (debido a su emplazamiento parcial en hábitat crítico).</p> <p>Del mismo modo, será elaborado un MGAS que contendrá los lineamientos para la evaluación y posterior gestión socioambiental de todos los proyectos fuera de la muestra. Todos los documentos se divulgarán en la página web del Banco en su versión apta para publicación antes del hito de la misión de análisis, y en su versión definitiva cuando sean finalizados.</p> <p>Los principales impactos y riesgos socioambientales negativos esperados, a ser confirmados durante la complementación de los EAS, son aquellos característicos de obras de mejoramiento de vías ya existentes (se detallan abajo). Todos ellos tendrán medidas compatibles con una jerarquía de mitigación, y de acuerdo a los requisitos de las 10 NDAS del BID.</p> <p>Se establecerán procedimientos de preparación y respuesta ante emergencias en los PGAS de las obras de la muestra, con el fin de que el prestatario, con la colaboración de aquellas terceras partes pertinentes que corresponda y de los organismos y autoridades gubernamentales pertinentes, esté preparado para responder de manera adecuada a situaciones accidentales y de emergencia vinculadas con el proyecto, a fin de prevenir y mitigar cualquier perjuicio para las personas o el medio ambiente. Este apartado incluirá también la respuesta a los riesgos de desastre y cambio climático identificados en la sección NDAS 4.</p>	

<p>Se prepararán los planes de participación de las partes interesadas de acuerdo con la NDAS 10. Como parte de la debida diligencia, será evaluado el mecanismo de quejas y reclamos del ejecutor. Se realizarán las consultas sobre los proyectos de la muestra, incluyendo PRRMV y PAB de aplicar. Se publicarán los informes de consulta junto con las versiones finales de los documentos antes del envío a OPC.</p> <p>El SGAS contendrá también los lineamientos sobre seguimiento y monitoreo socioambiental de las actividades, y el Prestatario deberá enviar al Banco un reporte sobre los resultados de dicho seguimiento en su Informe Semestral. Finalmente, el SGAS integrará medidas y acciones de mejora basadas en lecciones aprendidas de la operación PROVIAL I (EC-L1125), ejecutada también por el BDE. A priori, se estima que su capacidad de gestión socioambiental es sólida, pero la debida diligencia del Banco lo verificará.</p>	
<b>NDAS-2. Trabajo y condiciones laborales</b>	<b>Sí</b>
<p>Las actividades físicas de los proyectos de la muestra involucran riesgos laborales menores a moderados (accidentes, impacto a la salud por ruidos y vibraciones, riesgo ergonómico, riesgo exacerbado de contraer COVID-19, etc.). Éstos se asocian principalmente a las actividades de remoción de suelo y zanjeo, detonaciones, consolidación de taludes y contrataludes, nivelación y establecimiento de terraplenes, manejo de maquinaria pesada y herramientas, manipulación de combustibles, aceites, entre otros. Los riesgos e impactos negativos esperados serán confirmados en la debida diligencia.</p> <p>Las obras y actividades que resultan en intervenciones para el mejoramiento de vía y carreteras conllevan procesos de construcción y movilización de personal, que trae consigo riesgos e impactos asociados con el trabajo y condiciones laborales, incluyendo la salud y seguridad de los trabajadores. Se analizará si el SGAS existente cuenta con los procedimientos adecuados para la prevención de los riesgos y accidentes laborales que se puedan producir durante la ejecución del Programa. Las EAS complementadas de la muestra analizarán las brechas correspondientes con la NDA2 y se complementarán los análisis y planes de gestión correspondientes. Se establecerán el mecanismo de recepción de reclamaciones por parte de los trabajadores y un Código de Conducta para el Programa.</p> <p>El SGAS específico del proyecto incorporará los requisitos establecidos en la NDAS 2 relacionados con seguridad y salud de los trabajadores y con condiciones labores. No se ha identificado riesgos en la generación de trabajo infantil ni forzado. La edad mínima para el empleo formal en Ecuador es de 18 años (superior a la definida por NDAS2), y la operación cumplirá este requisito. Con respecto al riesgo de trabajo forzado en la cadena de suministro principal, no se espera la adquisición de paneles solares, pero la debida diligencia del Banco corroborará esta afirmación.</p> <p>Finalmente, durante la debida diligencia se analizará los temas referidos, la no discriminación y la libertad de asociación y negociación colectiva, así como las medidas requeridas para evaluar estas durante la diligencia debida a ser incorporadas en la EAS.</p>	
<b>NDAS-3. Uso eficiente de los recursos y prevención de la contaminación</b>	<b>Sí</b>
<p>Se llevarán a cabo labores de construcción en vías departamentales preexistentes ubicadas en el territorio ecuatoriano, sin que se produzcan nuevas aperturas de tramos o variantes (no obstante, existirá ensanchamiento ocasional y rectificación de curvas para respetar el ancho nominal de 7,3 m). En el transcurso de la fase de construcción, se esperan efectos perjudiciales localizados y temporales tales como: (i) incremento de los niveles de presión sonora, vibraciones, polvo, partículas y gases debido al</p>	

aumento del tráfico vehicular y de la maquinaria, (ii) intensificación de los procesos erosivos como resultado de la modificación de los drenajes naturales, (iii) contaminación del suelo y del agua superficial y subterránea debido a la filtración y el eventual desplazamiento de grasas y aceites, combustibles y otros materiales peligrosos (en caso de no ser manejados adecuadamente), (iv) posible gestión deficiente de los residuos líquidos y sólidos producidos, lo que podría dar lugar a la proliferación de fauna no deseada, (v) aumento del tráfico en otras zonas debido a las desviaciones, entre otros aspectos.

En la etapa de operación, se pueden producir efectos negativos tales como: (i) contaminación del suelo y del agua debido a la filtración de materiales peligrosos (grasas, aceites, combustibles, lubricantes, etc.), y (ii) cambios en el uso del suelo debido a la mejora de las carreteras.

Aunque actualmente no se dispone de información suficiente sobre la generación de gases de efecto invernadero (GEI), se estima que durante la construcción se generarán al menos 25.000 toneladas de CO<sub>2</sub>eq. Sin embargo, durante la debida diligencia se verificará esta información y se calcularán las emisiones brutas de GEI mediante la herramienta "*Greenhouse Gas Inventory Tool for IDB Operational Portfolio*", sector transporte, lo que incluirá la fase de operación.

Los EAS complementados identificarán los impactos y riesgos de contaminación ambiental directos, indirectos y acumulativos de las intervenciones y de las instalaciones asociadas preidentificadas, como las canteras de préstamo, los lugares temporales para la disposición de materiales de construcción y los residuos de construcción, las plantas de cemento/asfalto, y los Planes de Gestión Ambiental y Social establecerán medidas de gestión adecuadas empleando la jerarquía de mitigación y utilizando las directrices del Grupo Banco Mundial sobre medio ambiente, salud y seguridad como referencia. Se identificarán medidas para fomentar el uso eficiente del agua y la energía durante la fase de construcción. También se establecerán medidas para la correcta disposición final de los residuos sólidos y peligrosos, así como para el fomento de la reutilización/reciclaje del equipo existente.

El MGAS contendrá directrices para prevenir la contaminación y gestionar los recursos naturales en los proyectos fuera de la muestra representativa.

NDAS-4. Salud y seguridad de la comunidad	Sí
<p>Durante la ejecución de las labores de las intervenciones elegibles, se estima que la población aledaña a las obras estará expuesta a diversos factores como ruidos, vibraciones, emisiones de vehículos y maquinaria pesada, polvo, aumento del riesgo de accidentes, cortes temporales en los servicios, interrupciones del tráfico vehicular, bloqueo temporal a las entradas de viviendas y/o establecimientos comerciales, y un posible incremento en los niveles de inseguridad. Asimismo, se contempla la utilización de materiales peligrosos como combustibles, anticorrosivos, aceites, plaguicidas, entre otros, que, en caso de no ser almacenados y manipulados de manera adecuada, podrían generar una contaminación de las fuentes hídricas, afectando potencialmente a la comunidad que las utiliza para su consumo u otras actividades esenciales y no esenciales (servicios ecosistémicos). Además, se espera una mayor producción de residuos líquidos y sólidos, similares a los residuos domésticos y de construcción. Estos riesgos e impactos serán mitigados de acuerdo a mejores prácticas de manejo, incluidos en los PGAS de la muestra y en el MGAS.</p>	

De igual manera, en lo que concierne al riesgo de exposición a enfermedades, se puede aumentar el riesgo de infección de COVID-19 entre la población y los trabajadores debido al flujo de estos hacia la zona de influencia del proyecto y al incumplimiento de las medidas de higiene y protección recomendadas. Se seguirá la legislación de salud nacional vigente y las directrices de los PGAS en términos de higiene y seguridad. Además, se considerará el riesgo de otras enfermedades infecciosas debido a la presencia de trabajadores, lo que incluye un aumento del riesgo de enfermedades de transmisión sexual para la población. Asimismo, existe la posibilidad de un aumento de la violencia de género debido a la presencia de trabajadores en la zona, especialmente teniendo en cuenta el influjo de trabajadores (la cantidad estimada se desconoce) y su instalación en residencias de la propia comunidad; se evaluará este peligro y se elaborará un código de conducta y un programa de formación como parte de los PGAS, además de un programa de gestión de la fuerza laboral.

También existe el riesgo de enfermedades relacionadas con animales no deseados (vectores como mosquitos y otros insectos, roedores, etc.) debido a la acumulación de agua estancada y residuos que, si no se manejan de manera adecuada con las herramientas de los PGAS, podrían empeorar.

Durante la debida diligencia se examinarán los impactos y peligros en las personas afectadas por el proyecto, incluyendo el personal de seguridad en las obras, el uso de materiales peligrosos, la exposición a enfermedades y peligros para el proyecto y las personas afectadas debido a peligros naturales y al cambio climático. Se examinarán dichos riesgos e impactos y se propondrán los programas de gestión correspondientes, siguiendo las mejores prácticas para evitar la contaminación del aire, el suelo y las fuentes hídricas. Estos lineamientos estarán delineados en los PGAS. También, con el fin de evitar la pérdida o disminución de los servicios ecosistémicos, se elaborará un plan de conservación para cualquier servicio de provisión y/o regulación identificado en las EAS y en el PAB, y en los procesos de consulta.

#### Riesgo de Desastres y Cambio Climático

Las amenazas naturales presentes en el área de influencia de los Proyectos son volcánica, sísmica, movimientos en masa e incendios forestales con clasificación de amenaza alta y media. Según el cubo de criticidad para infraestructura vial de la Metodología de Evaluación del Riesgo de Desastres y Cambio Climático del Banco (ver Figura 7), el criterio de características físicas para el programa es Alto, ya que incluye estructuras de drenajes de gran capacidad y puentes de mediana importancia; la interacción con el medio antrópico y natural es Moderada, puesto que las carreteras trascurren por terrenos con pendientes elevadas y presentan deslizamientos que pueden causar ruina parcial; y el impacto negativo en los servicios esenciales es Moderado, debido a que en caso de fallar estas vías, se tendría acceso moderado a estos servicios. La criticidad del programa se clasifica por tanto como Alta.

#### Cañaribamba-Shaglli (21,01 km)

Según el producto 5 Informe Ambiental del Servicio de Consultoría para la elaboración de los diseños definitivos del Proyecto Vial Cañaribamba-Shaglli, Cantón Santa Isabel, Provincia Del Azuay (2022), que tuvo en cuenta la información generada del proyecto vial, consultas y revisión de mapas generados por la Secretaría de Gestión de Riesgos del Ecuador, el análisis de la literatura publicada en los Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, entrevistas al personal del área de influencia directa y en base a los recorridos de campo se identificaron las siguientes amenazas: volcánicas, sísmicas, inundación, incendios forestales y deslizamientos (movimientos en masa), siendo la amenaza por inundación baja,



amenaza volcánica baja, amenaza sísmica media, amenaza por deslizamientos alta y media, y amenaza por incendios forestales alta (ver Figura 4).

Palmitopamba (27.55 kilómetros)

Según el Informe Ambiental de los Estudios de Factibilidad, Ingeniería Definitivos, Impactos Ambientales, Plan de Mantenimiento, Señalización y Seguridad Vial para la Contratación del proyecto: Mejoramiento de la vía Palmitopamba – Limite Provincial con Imbabura (García Moreno), Parroquia Nanegal, D.M. de Quito (2018), se identificaron las siguientes amenazas: volcánicas, sísmicas y deslizamientos (movimientos en masa), siendo la amenaza por volcánica alta y amenaza sísmica media (ver Figura 5).

Tomebamba - Guarainag (13,80 Km)

Para este proyecto, se tuvo en cuenta lo descrito en el documento de Memoria Ejecutiva y Análisis Socioeconómico del Proyecto Mejoramiento a nivel de carpeta asfáltica de la vía Tomebamba - Guarainag en una longitud de 13,80 Km, perteneciente al Cantón Paute, Provincia del Azuay (2022), donde se indica que se utilizó como referencia la información cartográfica de SENPLADES y la existente en la Dirección de Planificación del Gobierno Provincial del Azuay, y en cual identificaron amenaza de estabilidad de suelos, amenaza por inundaciones y amenaza volcánica. Según esta información el proyecto vial atraviesa zonas categorizadas como estables, moderadamente estables y el umbral de estabilidad. Con respecto a las no está ubicada en un área propensa a inundaciones por desbordamiento de ríos, no obstante, según el mapa de riesgos de inundación realizado por la Dirección de Planificación del Gobierno Provincial del Azuay la vía atraviesa áreas de alta saturación y parcialmente secas, y según la información del Odeplan 2002 se indica que la zona no presenta volcanes activos o en zonas de mayor o menor peligro de caída de ceniza volcánica (ver Figura 6).

Se identificó que los diseños de las obras de drenaje, mayores y menores no han considerado los posibles impactos de cambios en los caudales derivados del clima futuro o escenarios críticos. Considerando los niveles de amenaza identificados, la estimación de la criticidad y la vulnerabilidad de las intervenciones de infraestructura y los niveles de exacerbación del riesgo, la operación se clasifica como de riesgo Alto.

**NDAS-5. Adquisición de tierras y reasentamiento involuntario**

Sí

En base a los resultados de los estudios iniciales de evaluación Ambiental y Social (EAS) que se llevaron a cabo para los tres proyectos que conforman la MR de los proyectos que serán financiados por el programa se reflejan afectaciones de impactos directos causados por al menos 200 expropiaciones que serán requeridas y generarán desplazamiento económico y posibles afectaciones a viviendas que a su vez podrían generar desplazamiento físico de familias vulnerables, de alta prevalencia en las áreas de influencia de los proyectos. Se espera que más de 170 afectaciones se generen en el proyecto de Pichincha, mientras que al menos 30 se generarán en los restantes dos proyectos. No se descartan algunos casos de reasentamiento involuntario debido a establecimiento informal sobre el derecho de vía. Estos datos serán corroborados durante la debida diligencia del Banco.

Con esta información, se ha identificado iniciar con la preparación del Plan de Reasentamiento y Restauración de Medios de Vida (PRRMV) para los 3 proyectos antes mencionados, específicamente para el tramo de Pichincha, esto bajo el liderazgo de BDE y de las prefecturas de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Provinciales (GDAP) de cada proyecto. El PRRMV incluirá las medidas necesarias para evitar, minimizar, y mitigar los impactos que se generarán por las actividades de los proyectos, tanto por desplazamiento físico y afectaciones económicas que se generarán por las expropiaciones, considerado las situaciones de vulnerabilidad social y económica, con el objeto de mejorar o restablecer los medios de vida de las personas desplazadas. La debida diligencia, asimismo, verificará la capacidad

organizacional del Ejecutor para tratar casos de reasentamiento involuntario de acuerdo a mejores prácticas internacionales, y, de ser necesario, se fortalecerá sus competencias.

El PRRMV definirá los criterios de asignación de las diferentes opciones de compensación en función del tipo de afectación, el valor del bien afectado y la situación de vulnerabilidad de las familias afectadas. Incluirá asimismo un programa de seguimiento y monitoreo y lineamientos para una auditoría final al cierre del proceso.

Asimismo, el MGAS de la operación contendrá lineamientos para elaborar futuros planes de reasentamiento y/o de restitución de medios de vida para proyectos fuera de la MR, de acuerdo a los requisitos de esta NDAS.

Se realizará un proceso de consulta específico sobre el PRRV, debiendo definirse la ubicación y números de eventos con las personas potencialmente afectadas.

**NDAS-6. Conservación de la biodiversidad y gestión sostenible de los recursos naturales vivos**

Sí

Las mejoras de las vías existentes en los proyectos de la MR serán dentro del derecho de vía y no requerirán ensanchamiento en la mayor parte de sus trazados (excepto en localizaciones puntuales y/o por motivos de seguridad). Por lo tanto, no se esperan impactos directos significativos a hábitats modificados con valor de biodiversidad, hábitats naturales o críticos, o áreas legalmente protegidas. Se espera que se elimine la vegetación en una franja estrecha del derecho de vía existente para llevar a cabo las actividades de mejora, incluyendo la erradicación de vegetación en taludes escarpados. Además, existe un posible riesgo de desplazamiento temporal de animales por la presencia de vehículos y maquinaria, así como el riesgo de muerte accidental de ejemplares de fauna por atropellamiento durante la operación.

Las obras de la MR se llevarán a cabo en vías ya existentes y consolidadas, de entornos fuertemente antropizados; éstas presentan características de mosaicos de hábitats modificados y algunos resabios de hábitats naturales. Si bien no se espera que haya un impacto directo significativo sobre dichos parches de vegetación, existe la posibilidad, durante la etapa de operación, de impactos indirectos y acumulativos sobre hábitats naturales debido a ampliación de la frontera agrícola. La debida diligencia analizará dicho riesgo y se propondrán medidas para asegurar que no habrá pérdida neta de valores de biodiversidad, con iniciativas locales ya pre-identificadas.

Respecto al proyecto de Pichincha, si bien posee similares características a las descritas anteriormente, se superpone parcialmente con el área de amortiguación de la Reserva de la Biósfera del Chocó Andino, así como de la reserva biológica de bosque Maquipucuna. A priori, por lo tanto, el corredor de Pichincha se ubica en un hábitat crítico de acuerdo con esta NDAS. A fin de analizar el potencial grado de impacto directo, indirecto y acumulativo del mejoramiento del corredor sobre el mentado hábitat, será elaborado un PAB con todos sus componentes, incluyendo una Evaluación de Hábitat Crítico (de acuerdo a la guía de implementación de la NDAS 6), que asimismo ofrecerá medidas para asegurar la ganancia neta de indicadores de biodiversidad para los cuales el hábitat crítico fue considerado como tal. El PAB, finalmente, respetará toda legislación a nivel nacional y subnacional, incluidos los planes de manejo correspondientes.

<p>El MGAS de la operación complementará el análisis ambiental de los proyectos fuera de la muestra con los requisitos de la NDAS 6 y su guía de implementación.</p> <p>Los planes de participación de las partes interesadas cumplirán con los requisitos de la NDAS y, según los diagnósticos iniciales, incluirán la participación de los interesados y afectados, como los conservacionistas, los organismos reguladores, la academia, el sector turístico, los usuarios de servicios ecosistémicos y cualquier otro actor relevante.</p>	
<b>NDAS-7. Pueblos indígenas</b>	Desconocido (a ser determinado)
<p>De acuerdo a la revisión y utilizando la base de datos del BID en cada una de las áreas de influencia de los proyectos de la muestra, no se identificó presencia de pueblos indígenas; no obstante, las áreas de influencia tienen prevalencia de población campesina y no se descarta población indígena. Durante la debida diligencia se analizará con más detalle la presencia o no de estos pueblos. Si se identifica un pueblo indígena dentro del área del proyecto se deberá realizar un análisis sociocultural, un plan de pueblos indígenas, de ser requerido, y un proceso de consulta culturalmente adecuado (debiendo analizarse si cae en una de las situaciones que requieren consentimiento libre previo e informado).</p>	
<b>NDAS-8. Patrimonio cultural</b>	Sí
<p>Durante el proceso de debida diligencia para los proyectos de la muestra se revisarán y verificarán los posibles riesgos e impactos relevantes para el proyecto tratando de identificar si existe o no algún tipo de patrimonio cultural en cada proyecto y de ser el caso, sobre el patrimonio cultural tangible y/o intangible. El PGAS implementará un plan de hallazgos fortuitos en caso de que durante la ejecución de los trabajos se identifiquen algún tipo de patrimonio cultural que los proyectos de la muestra pudiesen afectar.</p> <p>El MGAS incluirá lineamientos para protección y manejo del patrimonio cultural y cultural crítico para proyectos fuera de la MR. No serán elegibles proyectos que impliquen impactos significativos sobre patrimonio cultural crítico.</p>	
<b>NDAS-9. Igualdad de género</b>	Sí
<p>Información inicial de los respectivos análisis ambientales y sociales y durante las visitas de campo a los sitios de los proyectos de la MR, se ha identificado inicialmente que las provincias donde se desarrollarán los proyectos tienen amplias migraciones de hombres, y hay una alta incidencia de madres que han quedado como jefas de familia y que desempeñan actividades agropecuarias menores; por lo tanto, estas familias se consideran población vulnerable. Durante la debida diligencia se identificarán con mayor detalle las posibles afectaciones que se podrían generar, especialmente en temas de violencia basada en género que podría afectar a estas madres y sus familias debido al flujo de los trabajadores de las obras y se propondrán las medidas de mitigación correspondientes, incluyendo medidas de prevención de violencias basadas en género, la adopción de manual y/o códigos de conducta, entre otros a ser incorporados en la PGAS de cada proyecto y en el MGAS de la operación.</p> <p>Respecto a las consultas, asegurarán la participación efectiva de mujeres, especialmente aquellas madres de familia. Asimismo, en el PRRMV contendrá medidas de compensación equitativas en cuanto a género y diversidad.</p>	

NDAS-10. Participación de las partes interesadas y divulgación de información		Sí	
<p>Los GADs cuentan con plataformas de participación que garantizan la plena participación de las partes interesadas a lo largo de todo el ciclo de la operación; para la preparación de los estudios ambientales y sociales iniciales se utilizaron estos espacios. Sin embargo, durante la debida diligencia se prepararán tres PPPIs, los cuales deberán tomar en consideración las estructuras de participación que ya existen en cada provincia.</p> <p>Los PPPIs incluirán la identificación de los actores involucrados, con especial atención en aquellos que presenten niveles de vulnerabilidad, pueblos indígenas o actores relacionados con la protección de la biodiversidad, si corresponde. Dado que hay comunidades campesinas agrícolas cercanas, las consultas se realizarán de manera adecuada a su cultura. Los lineamientos de la <a href="#">Guía de Consultas Significativas con las Partes Interesadas</a> del BID serán seguidos.</p> <p>Se espera realizar un proceso de consulta durante el proceso de la debida diligencia, en función del avance de los estudios ambientales y sociales correspondientes. Como parte del SGAS de la operación, se establecerá un mecanismo de quejas y reclamos para los temas ambientales, sociales y de salud y seguridad, con el fin de atender las preocupaciones de los grupos reclamantes. Se realizarán consultas por proyecto de la MR a posteriori de la divulgación de los EAS complementarios, PGAS, y PRRMV (y PAB de corresponder).</p> <p>El MGAS de la operación incluirá directrices para la realización de procesos de participación ciudadana de los proyectos fuera de la muestra, en consonancia con los requisitos de la NDAS 10.</p>			
Diligencia ambiental y social debida en el BID			
Estrategia de diligencia debida			
Requisito de evaluación ambiental y social	Estado de desarrollo	Recursos estimados para finalizar (especificar el costo para el Banco o el prestatario)	Calendario estimado para finalizar (incluida la consulta)
Complementación de las EAS y PGAS, y preparación de los PPPI	Ya se han desarrollado estudios ambientales para los proyectos de la muestra, que ya cuentan con autorización Ambiental. Se complementarán de acuerdo a las NDAS del BID.	Estimado: USD 15.000	Ejecución: comienzo previsto mayo, duración 2-3 meses. Consultas: junio de 2023.
PRRMV para un proyecto de la muestra	Aún no preparado.	Incluido en el presupuesto arriba.	Ejecución: comienzo previsto mayo, duración 2-3 meses
MGAS	Aún no preparado.	Incluido en el presupuesto arriba.	Ejecución: comienzo previsto mayo, duración 2-3 meses

<i>Elementos restantes del SGAS</i>	<i>Aún no preparado.</i>	<i>Estimado: USD 15.000</i>	<i>Ejecución: comienzo previsto mayo, duración 2-3 meses</i>
<i>PAB</i>	<i>Aún no preparado.</i>	<i>Estimado: USD 30.000</i>	<i>Ejecución: comienzo previsto mayo, duración 2-3 meses</i>
<b>Anexos</b>			
<b>Anexo A</b>		<i>Mapas ambientales y sociales</i>	

## Anexo A. Mapas ambientales y sociales

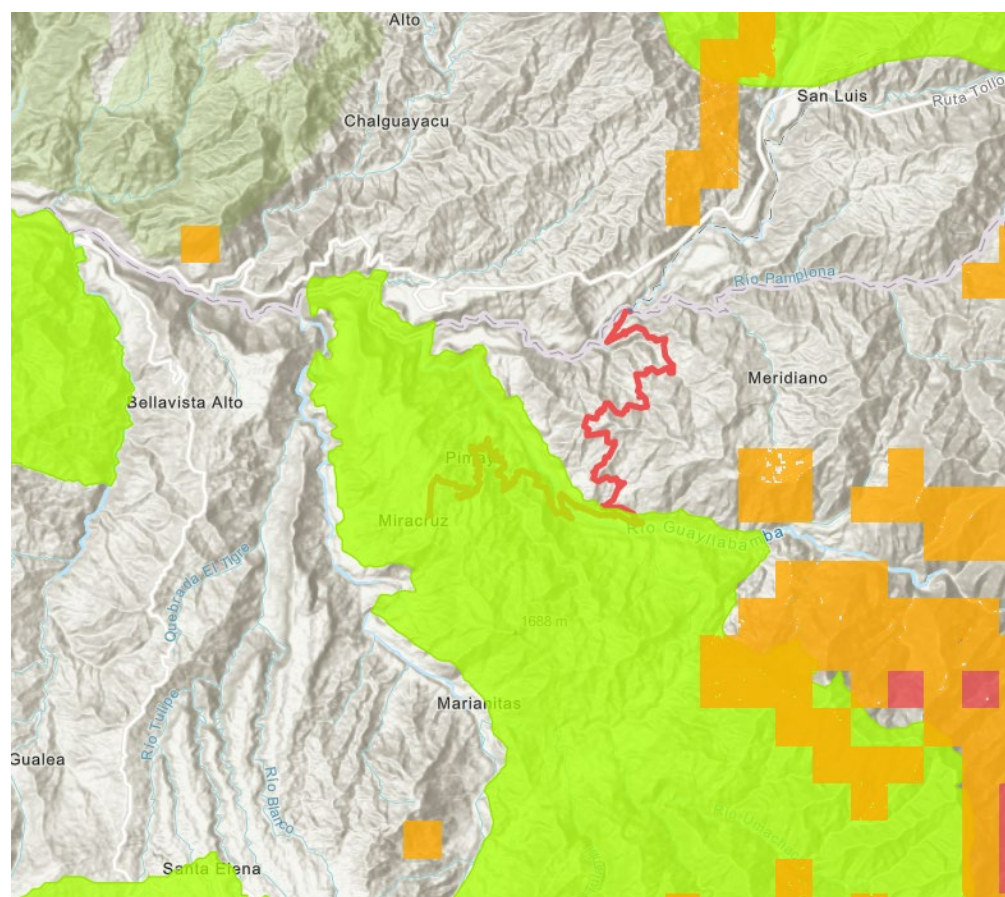


Figura 1. Screening inicial para el proyecto de Pichincha. Se muestra en verde las áreas clave de biodiversidad (KBA) y en naranja y rojo las zonas de riesgo de deslizamientos moderado y alto, respectivamente. Toda el área de influencia posee alto riesgo sísmico y volcánico.

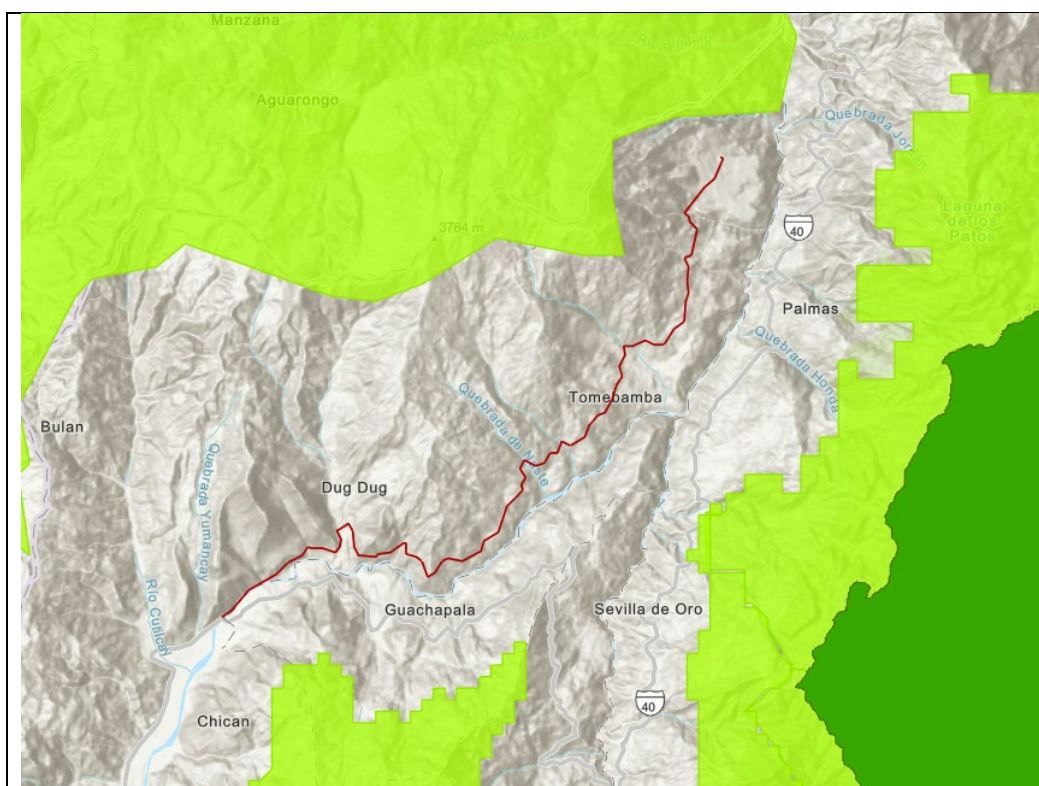


Figura 2. Screening inicial para el proyecto de Tomebamba. Se muestra en verde las áreas clave de biodiversidad (KBA) y en verde oscuro las áreas legalmente protegidas. Toda el área de influencia posee alto riesgo volcánico y moderado riesgo sísmico.



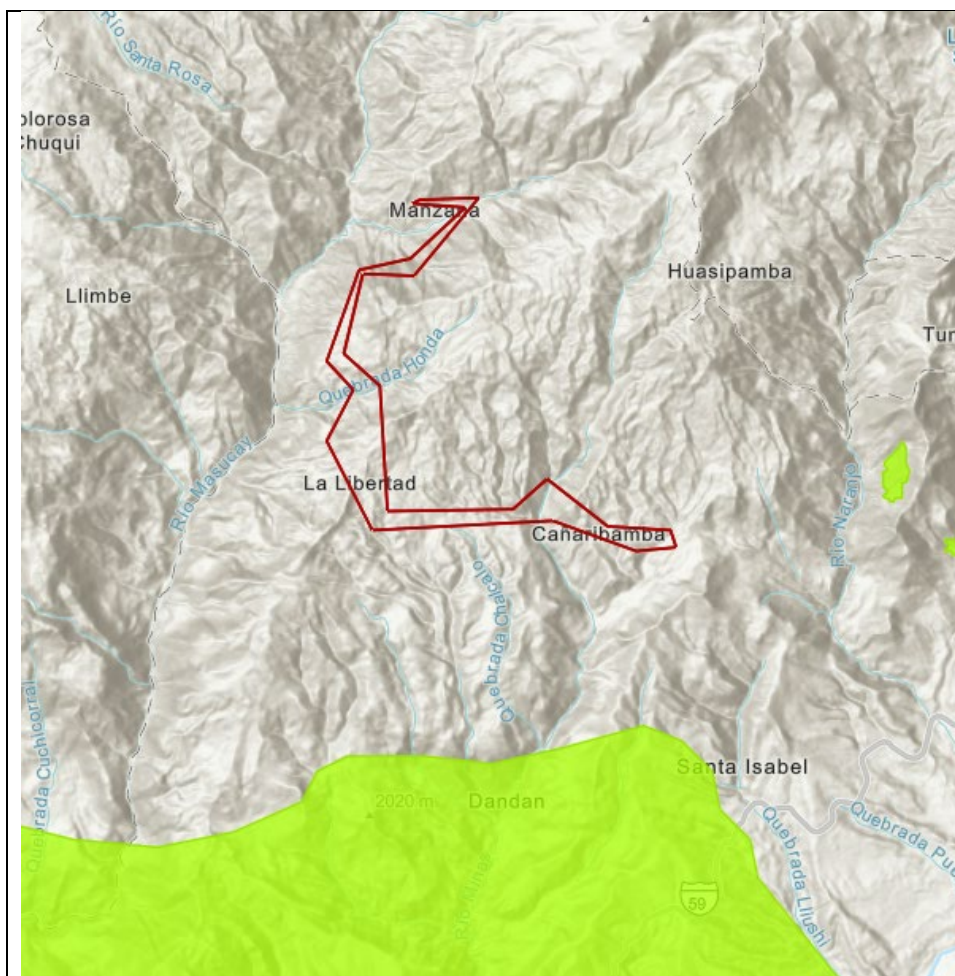
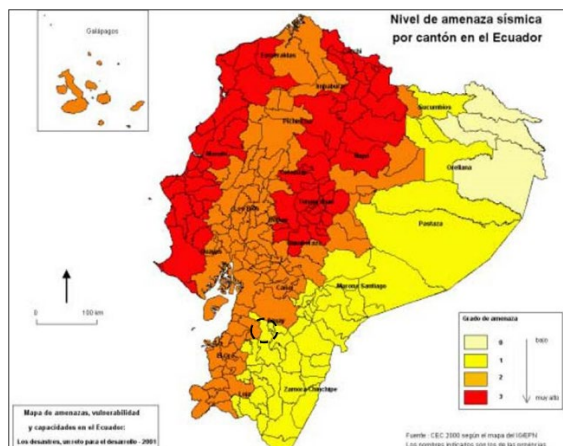
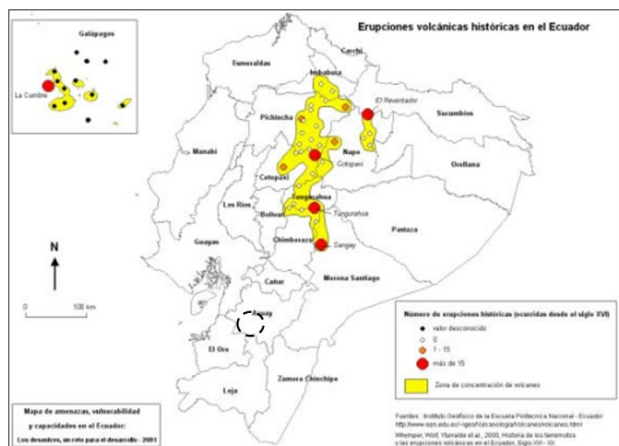


Figura 3. Screening inicial para el proyecto de Cañaribamba. Se muestra en verde las áreas clave de biodiversidad (KBA). Toda el área de influencia posee moderado riesgo sísmico.





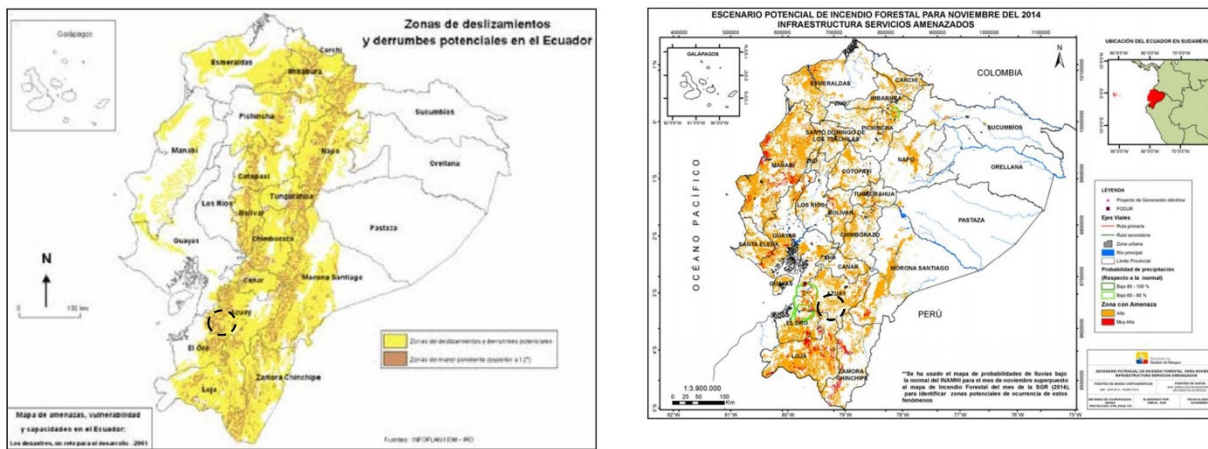


Figura 4, Mapas de amenaza volcánica, sísmica, por movimientos en masa y por incendios forestales para el proyecto Cañarimbaba-Shaglli, según Gobierno Provincial del Azuay (2022).

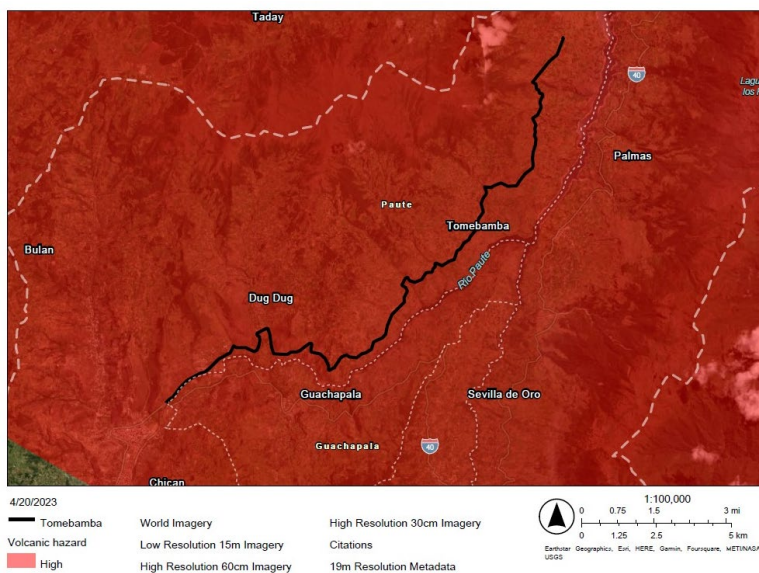
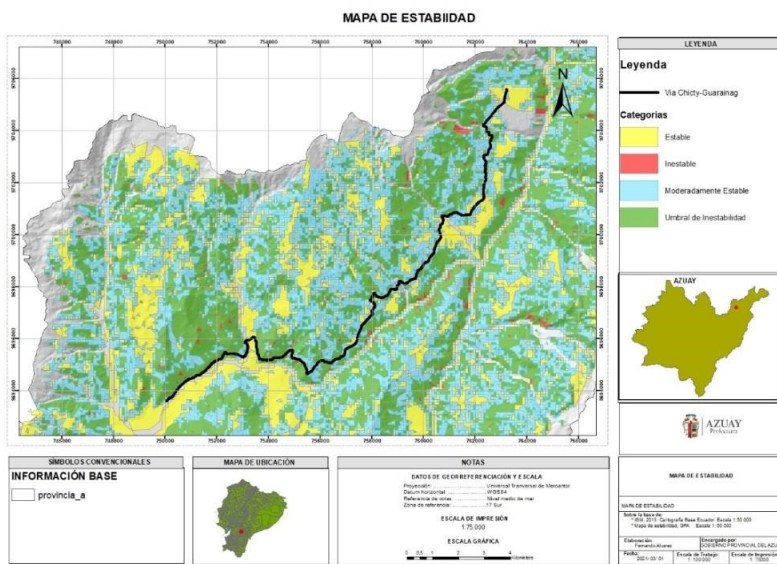




Figura 5, Mapas de amenaza volcánica y sísmica, proyecto Palmitopamba, según Gobierno de la Provincia Pichincha (2022).



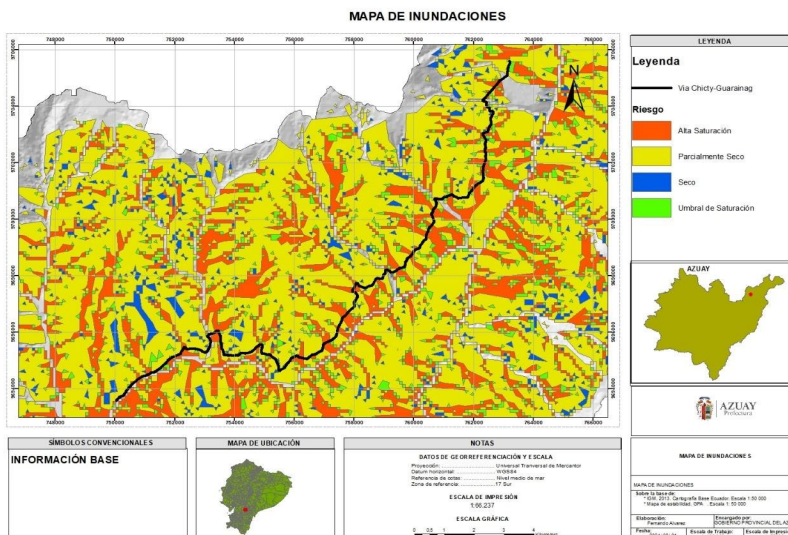
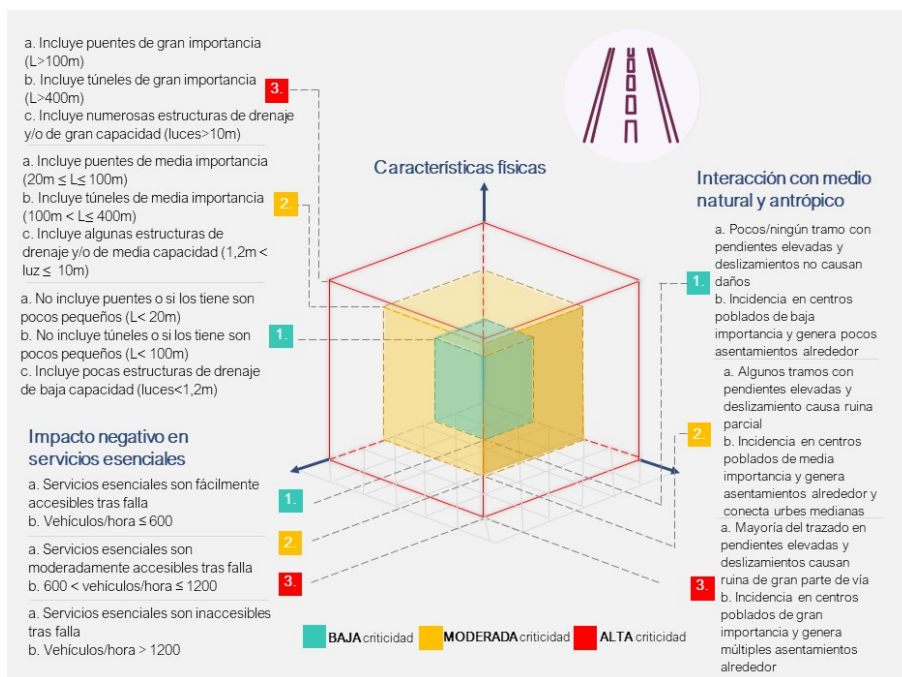


Figura 6, Mapas de amenaza por estabilidad de suelos y por inundaciones, proyecto Tomebamba - Guarainag, según Gobierno de la Provincia Pichincha (2022).

Figura 7, Gráfico de criticidad para infraestructura vial.



CONFIDENCIAL

<sup>1</sup> La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a “Información Deliberativa” contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la “Política de Acceso al Información” del Banco (Documento GN-1831-28).

CONFIDENCIAL

<sup>1</sup> La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a “Información Deliberativa” contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la “Política de Acceso al Información” del Banco (Documento GN-1831-28).