

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**PARAGUAY**

**PROYECTO DE MEJORAMIENTO Y CONSERVACIÓN DE LA RUTA NACIONAL  
N°12, TRAMO CHACÓ Í – GENERAL BRUGUEZ Y ACCESOS**

**(PR-L1174)**

**PERFIL DE PROYECTO**

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Karisa Maia Ribeiro, Jefe de Equipo (TSP/CBR); Martín Sosa (TSP/CPR) y Benoit Lefevre (CSD/CCS), Jefes de Equipo Alterno; Alejandra Caldo (TSP/CPR); Luis Uechi, Aziz Baladi y Nathaly Noboa (INE/TSP); Juan Manuel Leaño (TSP/CAR); Juan Mattos (CSD/RND); Mikael Larsson (INT/TIN); Mauro Nalesso (INE/WSA); Daniela Zuloaga, Federico Brusa (CSD/CCS); Amanda Beaujon (INE/INE); Alberto Villalba, Silvia Pilar Larreamendi y Daniela Zuloaga (VPS/ESG); Juan Manuel Casalino (LEG/SGO); Jorge Luis González, Fernando Glasman y Jorge Seignour (FMP/CPR); y Víctor Sosa (CSC/CPR)

De conformidad con la Política de Acceso a Información, el presente documento está sujeto a divulgación pública.

## PERFIL DE PROYECTO

### PARAGUAY

#### I. DATOS BÁSICOS

<b>Nombre del proyecto:</b>	Proyecto de Mejoramiento y Conservación de la Ruta Nacional N°12, Tramo Chaco'i – General Bruguez y Accesos		
<b>Número del proyecto:</b>	PR-L1174		
<b>Equipo de proyecto:</b>	Karisa Maia Ribeiro, Jefe de Equipo (TSP/CBR); Martín Sosa (TSP/CPR) y Benoit Lefevre (CSD/CCS), Jefes de Equipo Alterno; Alejandra Caldo (TSP/CPR); Luis Uechi, Aziz Baladi y Nathaly Noboa (INE/TSP); Juan Manuel Leaño (TSP/CAR); Juan Mattos (CSD/RND); Mikael Larsson (INT/TIN); Ignacio Estevez (INT/INL); Mauro Nalesso (INE/WSA); Daniela Zuloaga, Federico Brusa (CSD/CCS); Amanda Beaujon (INE/INE); Alberto Villalba, Silvia Pilar Larreamendi y Daniela Zuloaga (VPS/ESG); Juan Manuel Casalino (LEG/SGO); Jorge Luis González, Fernando Glasman y Jorge Seignour (FMP/CPR); y Víctor Sosa (CSC/CPR)		
<b>Prestatario:</b>	República del Paraguay		
<b>Organismo ejecutor:</b>	República del Paraguay, por medio del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)		
<b>Plan de financiamiento:</b>	Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (Capital Ordinario): US\$230.000.000 Contrapartida: US\$0 Total: US\$230.000.000		
<b>Salvaguardias:</b>	Políticas identificadas:	OP-102; OP-704; OP-710; OP-765; OP-761; y OP-703 (B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07, B.09, B.10, B.11, B.15, y B.17)	
Clasificación:		B	

#### II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Marco territorial y socioeconómico.** Paraguay cuenta con una economía abierta donde predominan la agricultura y ganadería, que representan más del 25% del Producto Interno Bruto (PIB), y cerca del 77% de las exportaciones<sup>1</sup>. Argentina es el segundo principal socio comercial del país, siendo el destino del 22,7% de las exportaciones, y origen del 18,0% de las importaciones<sup>2</sup> a lo largo de más de 1.689 km de frontera entre Paraguay y Argentina<sup>3</sup>.
- 2.2 Paraguay posee el tercer rebaño bovino más grande de Sudamérica, ocupando el séptimo lugar a nivel mundial entre los mayores exportadores de carne vacuna. El

<sup>1</sup> Diagnóstico de Crecimiento de Paraguay (BID, 2014).

<sup>2</sup> Banco Central del Paraguay, 2019.

<sup>3</sup> Todas fronteras naturales: Río Paraguay, Paraná y Pilcomayo.

Chaco cumple un rol estratégico en cuanto a su potencial productivo, albergando 40% del total del hato ganadero del país, cercano a 13,5 millones de cabezas de ganado vacuno<sup>4</sup>.

- 2.3 **Rol estratégico de la infraestructura vial.** Debido a la mediterraneidad de Paraguay, las cargas del comercio exterior recorren en promedio 1.350 km desde y hasta los puertos marítimos, haciendo que los costos del transporte carretero y la cadena logística tengan una alta incidencia en la actividad productiva y exportadora del país<sup>5</sup>. La Ruta N°12 (RN12), con una extensión de 744 km, es una vía sin pavimentar que se desarrolla en paralelo al río Pilcomayo<sup>6</sup>, el cual constituye el límite natural entre el Paraguay y Argentina, partiendo desde Chaco<sup>7</sup> (ubicado sobre el río Paraguay, en la rivera opuesta a Asunción), hasta Pozo Hondo, también frontera con Argentina (aproximadamente a 20 km de la triple frontera Paraguay-Argentina-Bolivia). La vía alimenta una zona altamente productiva para la ganadería.
- 2.4 En la zona de influencia directa del presente proyecto (¶2.8) existen aproximadamente 533 mil vacunos, principal actividad económica de los pobladores. A pesar de tener el potencial de producir más de 65 mil animales por año, la zona no ha logrado insertarse plenamente en las importantes cadenas agroexportadoras del país, existiendo también amplias oportunidades de orientar la producción al mercado local. Los costos de transporte y la incertidumbre con relación al acceso en la época de lluvias<sup>7</sup> reducen la inversión y el establecimiento de relaciones comerciales. Zonas de similares características en Paraguay han incrementado la carga animal a 1,5 animales por hectárea, mientras que en la zona del proyecto es de 0,8. De la misma forma, el peso vivo en feria en la zona de proyecto es de 390 kg, mientras que en zonas más productivas del Chaco, se tiene un promedio de 450 kg por animal, debido principalmente al acceso a servicios veterinarios, alimentos alternativos en la época seca y agua. Por ello, la mejora de las condiciones de la Red Vial Principal (RVP) y la optimización del mantenimiento de infraestructura son esenciales para la reducción de los costos de transporte, permitiendo fortalecer la comunicación interna e integración territorial, facilitando el movimiento de carga y personas entre áreas de producción y consumo, y el acceso a servicios esenciales, e incrementando la competitividad del país en el comercio exterior.
- 2.5 **Diagnóstico del problema.** A pesar de que la red vial pavimentada ha crecido en promedio 233 km/año (2.902 km en 1995 a 7.799 km en 2016), solo el 13,15% de la red inventariada (78.850 km) se encuentra pavimentada<sup>8</sup>, lo cual resalta la importancia del mejoramiento de la red vial para una economía altamente dependiente de exportaciones de productos agropecuarios. Esta deficiencia en el

---

<sup>4</sup> El aumento promedio del *stock* ganadero en el Chaco fue del 7,4% en los últimos ocho años, contra el 4% de la región Oriental. Secretaría Nacional de Calidad y Salud Animal, 2016.

<sup>5</sup> Los costos del transporte carretero representan el 50% de los costos logísticos totales, estimado para el 2011 en US\$2,9 mil millones (11,52% del PIB de ese año). Plan Nacional de Logística, 2013.

<sup>6</sup> Con distancias que varían entre 500 m y 20 km de separación entre la ruta y el río Pilcomayo.

<sup>7</sup> Las precipitaciones anuales en el área del proyecto provocan interrupciones de más de 70 días/año. Además de la falta de conectividad permanente y confiable de esta vía existente que tiene un estándar técnico subóptimo (bajos niveles de servicio y capacidad operacional, con un Índice de Rugosidad Internacional promedio de 14 m/km) para el tránsito actual, se tienen altos costos de operación vehicular de la flota (promedio del orden de 1,50 US\$/veh-km) y más de 4 horas de tiempo de viaje para recorrer los casi 165 km del tramo. Estudio de Factibilidad Técnico-Económica del Proyecto— MOPC. Septiembre de 2019.

<sup>8</sup> [Paraguay: Rutas para el Desarrollo](#), 2018.

acceso a la infraestructura vial adecuada es aún más marcada en el Chaco, el cual tiene una red vial estimada de 18.962 km (de los cuales solo el 5,3% se considera de todo tiempo), lo que representa una densidad de carreteras de (0,077 km/km<sup>2</sup>), muy por debajo del promedio de la región Oriental (0,38 km/km<sup>2</sup>)<sup>9</sup>.

- 2.6 La red vial pavimentada es conservada por vía administrativa del Ministerio Obras Publicas y Comunicaciones (MOPC), mientras que solo el 33% se encuentra bajo mantenimiento tercerizado por niveles de servicio. Mediante estos contratos, se generan los incentivos adecuados para que el contratista ejecute apropiadamente las obras de rehabilitación y mejoramiento, debido a que al tener la responsabilidad del mantenimiento de la obra que ha ejecutado, una adecuada intervención inicial disminuirá los costos asociados al mantenimiento posterior. También contribuye a evitar los perversos desfases comúnmente observados entre el fin de la rehabilitación con el inicio de las actividades de mantenimiento. Igualmente, minimiza las posibilidades de que las fluctuaciones presupuestarias afecten los recursos previstos para la conservación (la cual ha sido una de las causas del mantenimiento deficiente).
- 2.7 Por último, Paraguay se posiciona entre los países más vulnerables de la región a eventos climáticos extremos (como inundaciones, actualmente tres veces superiores a la media habitual), con pérdidas que pueden representar más de 5% del PIB agropecuario.<sup>10</sup> En este sentido, el Chaco presenta una vulnerabilidad alta para las próximas tres décadas, en las cuales se prevé el aumento de la intensidad de las precipitaciones<sup>11</sup>, sumado a la llanura característica de la zona se traducen en inundaciones con el consecuente aislamiento de poblaciones vulnerables<sup>12</sup>. Esta situación de la red vial, resultado de un bajo nivel de pavimentación, mantenimiento deficiente y una infraestructura frágil, restringe la conectividad nacional, la integración regional, y el acceso a servicios esenciales, limitando las posibilidades del fortalecimiento de la competitividad.
- 2.8 **Justificación.** El proyecto financiará intervenciones a lo largo de la RN12, que parte desde el cruce a Nanawa, ubicado a 5 km del principal centro fronterizo de intercambio comercial entre Argentina y Paraguay, hasta el Cruce Triángulo, a partir de la cual parte el tramo de acceso hasta la localidad de General Briguez, ubicado en la rivera del río Pilcomayo, frontera con Argentina. Este tramo es utilizado mayormente por los productores ganaderos de la zona que llevan su producción a los centros de procesamiento, para su posterior comercialización en el mercado interno y externo. La mejora de los niveles de servicio pretende convertir a su vez a esta vía en un corredor logístico de integración, aprovechando que su traza se desarrolla en una ubicación estratégica desde el punto de vista territorial y de conectividad, a lo largo de la frontera paraguayo-argentina. A mediano plazo<sup>13</sup>, esta vía se puede presentar como alternativa para tránsito de la mercancía -en especial, la carne exportada a Chile, principal destino de exportación- que transita por territorio argentino en sentido este-oeste con destino a Asunción<sup>14</sup>. A largo plazo, una vez completada la pavimentación de la RN12

---

<sup>9</sup> MOPC, 2017.

<sup>10</sup> [Paraguay: Rutas para el Desarrollo](#), 2018.

<sup>11</sup> Estudio de vulnerabilidad e impacto del cambio climático en el Gran Chaco Americano, 2017.

<sup>12</sup> Un 28,5% de la población en el departamento de Presidente Hayes en estado de pobreza, superior a la medida nacional, quienes no gozan de acceso ininterrumpido a servicios esenciales. Encuesta Permanente de Hogares, Dirección General de Estadística, Encuestas y Censos, 2016.

<sup>13</sup> Una vez Argentina pavimente la conexión desde la General Briguez hasta la Ruta Nacional N°86 (aproximadamente 40 km).

<sup>14</sup> Mayormente por la Ruta Nacional N°86.

hasta Pozo Hondo, permitirá la conexión de esta zona con la Ruta Bioceánica central, actualmente en ejecución. La falta de un camino transitable incrementa los costos generalizados de transporte, donde se incrementan hasta dos veces los costos de operación, se reduce en un 50% los tiempos de viaje y al mismo tiempo afectan la seguridad vial. La evidencia muestra que las inversiones para mejorar la calidad de la infraestructura de transporte generan impactos económicos y sociales positivos, al reducir costos logísticos y tiempos de viaje facilitando así el acceso de productores a nuevos mercados y promoviendo la competitividad de las economías<sup>15</sup>. Asimismo, la evidencia muestra que las inversiones para mejorar la calidad de la red tienen efectos positivos sobre las exportaciones<sup>16</sup>.

- 2.9 **Cambio Climático (CC), innovación, igualdad de género, diversidad e inclusión social.** La operación incluirá: (i) acciones para mitigar vulnerabilidad al CC en el diseño del proyecto, que generará beneficios por daño evitado, y aplicará la metodología de *Blue Spot Analysis* en la red vial de Paraguay; (ii) aplicación de la herramienta [Hydro-BID Flood](#), la cual verificará la estabilidad hidráulica de diseños de los tres puentes que hacen parte del proyecto con el fin de minimizar futuros gastos en reparación; y (iii) acciones de género, diversidad e inclusión social a través del fortalecimiento de la capacidad institucional y productiva, y oportunidades de empleabilidad en las obras viales<sup>17</sup>, en donde se asegurará la participación de las mujeres y de las comunidades vulnerables del área de influencia, y la implementación de estándares de conducta para prevenir y mitigar la violencia de género en las obras del proyecto.
- 2.10 **Alineación estratégica.** El proyecto se encuentra alineado con la Estrategia de País del Banco con Paraguay 2019-2023 (GN-2958), en particular, con el objetivo estratégico de mejorar la cobertura y la calidad de la infraestructura. El proyecto es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2020-2023 (AB-3190-2) y se alinea con los desafíos de desarrollo de: (i) Productividad e Innovación, por su apoyo a la rehabilitación, mejoramiento y conservación de la infraestructura de corredores viales estratégicos del país; (ii) Integración Económica, por su contribución a facilitar el acceso de la producción y el tránsito de mercaderías a los mercados externos regional e internacionales; (iii) Inclusión Social e Igualdad, mediante la provisión de infraestructura y servicios adecuados a áreas y comunidades vulnerables caracterizadas con altos índices de pobreza. También, la operación se alinea con las áreas transversales de: (i) Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, y la Estrategia Integrada del BID de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y de Energía Sostenible y Renovable (GN-2609-1) y contempla elementos del [Marco General de Infraestructura Sostenible del Banco](#), al incorporar al componente de obra conceptos de adaptación al CC para ajustar el diseño de estructura de terraplenes, puentes, drenajes y alcantarillas, de forma a reducir los posibles impactos de eventos climáticos extremos en la infraestructura; y (ii) Igualdad de Género y Diversidad a través de acciones de fortalecimiento de la capacidad productiva de las mujeres y comunidades indígenas. El proyecto contribuye al indicador del Marco de

---

<sup>15</sup> Taotao (2013), *Impacts of Transport Infrastructure on Productivity and Economic Growth: Recent Advances and Research Challenges*.

<sup>16</sup> En Perú, Volpe Martincus C. et al. (2017), encontraron que un programa de inversión en carreteras llevó a una mejora sustantiva en el crecimiento promedio anual de exportaciones (3,7%). *Roads, exports and employment: Evidence from a developing country*.

<sup>17</sup> Se prevé la incorporación de un estándar técnico de mano de obra intensiva en intervenciones urbanas.

Resultados Corporativo 2016-2019 (GN-2727-6) de “caminos construidos o mejorados (km)”.

- 2.11 El proyecto es consistente con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), en particular con los principios estratégicos de: (i) financiamiento y asistencia técnica para una infraestructura que contribuya al crecimiento económico, provea acceso y fomente la integración regional y global; y (ii) planificar, construir y mantener la infraestructura vial para proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo del país. Asimismo, es consistente con el Marco Sectorial de: (i) Transporte (GN-2740-7), contribuyendo a la dimensión de la calidad de la infraestructura de transporte y los servicios; (ii) Integración y Comercio (GN-2715-8), al cumplir con el criterio de focalización multinacional al contribuir a una mayor inserción regional; (iii) Cambio Climático (GN-2835-8), al incorporar crecientemente las consideraciones climáticas en la ruta 12 y la red vial de Paraguay; y (iv) Género y Diversidad (GN-2800-8), al promover oportunidades económicas para mujeres y comunidades vulnerables.
- 2.12 **Objetivo.** Contribuir a mejorar la competitividad del sector agropecuario del Paraguay mediante la provisión de infraestructura vial adecuada y de servicios de transporte seguros y confiables, permitiendo el acceso a mercados y servicios sociales básicos. El objetivo específico es contribuir a mejorar el nivel de servicio y la calidad de los tramos de caminos productivos que sirven al sector agropecuario en el sur del Chaco paraguayo, a través de obras de mejoramiento y conservación que resultará en reducción de costos de operación vehicular y de tiempos promedio de viaje, y el incremento del tráfico de camiones de carga. Para lograr estos objetivos, el proyecto ha sido estructurado en el siguiente componente:
- 2.13 **Componente único. Obras civiles y fiscalización (US\$220 millones).** Financiará: (i) el mejoramiento y rehabilitación de cerca de 141 km de la RN12, adicionalmente 24 km de accesos y 7 km de vialidad urbana, previendo intervenciones para la mejora de características técnicas del camino existente, puentes, la adecuación de terraplenes, obras de arte a las condiciones hidrológicas críticas con criterios de adaptación al CC e intervenciones de seguridad vial; (ii) el mantenimiento por niveles de servicio de aproximadamente 165 km por un período estimado de cuatro años posteriores a la finalización de las obras de mejoramiento; (iii) la fiscalización técnica y ambiental de obras; (iv) compensación ambiental y social; (v) pagos por servicios ambientales<sup>18</sup>; y (vi) escalamientos.
- 2.14 **Otros costos (US\$10 millones).** En adición al componente único se propone financiar: (i) administración del proyecto; (ii) estudios técnicos (incluyendo, entre otros, al nivel de la red un *Blue Spot Analysis* para identificar y priorizar intervenciones y al nivel de análisis de carga y posibles mejoras en la infraestructura y gestión logística de los pasos de frontera); (iii) monitoreo y evaluación; y (iv) auditorías financieras externas.
- 2.15 **Costo.** El proyecto tendrá un costo total de US\$230 millones, los cuales serán financiados por el Capital Ordinario (CO) del Banco.
- 2.16 **Resultados esperados.** Los principales resultados del proyecto serán verificados a través de los siguientes indicadores: (i) costo de operación vehicular

---

<sup>18</sup> Ver Anexo III, página 3.

(US\$constantes/vehículo-km); (ii) tiempo de viaje promedio (minutos/viaje); (iii) tránsito medio diario anual (TMDA) (vehículos/día); y (iv) porcentaje de camiones en el total del TMDA de la RN12.

### III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Conocimiento del Banco sobre el sector.** En las últimas décadas, el Banco viene cumpliendo un rol importante en el desarrollo del sector transporte y de logística en Paraguay. En los últimos 20 años, el Banco ha aprobado nueve operaciones<sup>19</sup> por un monto de US\$1.028 millones para la pavimentación y conservación de corredores de la red vial principal, incluyendo el Programa de Habilitación y Mantenimiento de la Ruta Nacional N°9 y Accesos (4402/OC-PR) y el Programa de Mejoramiento y Conservación de Corredores Agroindustriales (4915/OC-PR, 4916/KI-PR), ambas en el Chaco paraguayo, los cuales describen el esfuerzo del país en la mejora de la infraestructura vial de esta región.
- 3.2 **Lecciones aprendidas.** Los programas mencionados (§3.1), en adición a otras intervenciones afuera de Paraguay, extraen las siguientes lecciones aprendidas que serán incorporadas en el marco de la operación: (i) contar con herramientas informáticas para la gestión y seguimiento de la ejecución de obras civiles; (ii) involucrar a la Dirección de Gestión Ambiental en la etapa de elaboración de diseños y tener un inventario exhaustivo de los pasivos ambientales; (iii) asegurar la correlación entre el cronograma de obras y el de implementación de las medidas incluidas en el PGAS; (iv) continuidad de la modalidad de financiamiento del mantenimiento de estándares de niveles de servicio; y (v) contar oportunamente con proyectos de ingeniería con un adecuado nivel de análisis, a fin de reducir incertidumbre de alcance y costos, evitando posteriores revisiones y requerimiento de ajuste, que se traducen en necesidades de mayor plazo y presupuesto de ejecución de obras.
- 3.3 **Modalidad.** Esta operación será financiada por un préstamo de inversión bajo la modalidad de obras específicas (ESP) que tendrá un período de desembolso de siete años<sup>20</sup>. No se prevén excepciones a las Políticas del Banco ni financiamiento retroactivo.
- 3.4 **Esquema de ejecución.** El Organismo Ejecutor (OE) será el prestatario, por medio del MOPC, y la ejecución del proyecto estará a cargo de la Unidad Ejecutora de Proyectos ubicado en la Dirección de Vialidad<sup>21</sup>, cuya función principal será la gestión técnica, administrativa y operativa del proyecto. Las acciones de ejecución, incluyendo los procesos de adquisiciones, supervisión de obras y temas sociales y ambientales serán coordinadas con las unidades de línea dentro de la estructura del MOPC.
- 3.5 **Área de intervención.** Las obras se consideran de baja complejidad técnica. El proyecto cuenta con estudios de factibilidad técnica, económica y socioambiental, que serán actualizados durante el proceso de preparación de la operación.

<sup>19</sup> 933/OC-PR, 933A/OC-PR; PR0113; 1822/OC-PR, 2934/OC-PR; 2935/BL-PR; 1822/OC-PR; 3837/OC-PR; 4402/OC-PR; y 4915/OC-PR, 4916/KI-PR.

<sup>20</sup> Este plazo se justifica por el año que requiere la entrada en elegibilidad y licitación, dos años para las obras de mejoramiento y cuatro años de mantenimiento.

<sup>21</sup> Actualmente ejecutando: 2934/OC-PR, 2935/BL-PR, 3372/OC-PR y 3837/OC-PR, 4402/OC-PR y 4915/OC-PR, 4916/KI-PR.

#### IV. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 En base al análisis de la documentación técnica disponible a la fecha, se estima que los impactos negativos relacionados al mejoramiento vial de esta operación no son de carácter significativo, pues no contemplan apertura de nuevos caminos, expansión del número de carriles, circunvalaciones, o movimiento significativo de suelos. Casi la totalidad de la zona de influencia directa del proyecto se encuentra intervenida desde hace varias décadas, dedicada casi enteramente a la producción agrícola y ganadera. Las obras del proyecto serán implementadas casi enteramente sobre caminos existentes, con una franja de dominio consolidada y delimitada a lo largo de todo el trayecto, sin presentar ningún tipo de invasiones o uso irregular, o que implique deforestación de bosques nativos, o cause impactos a áreas protegidas u otro tipo de hábitats naturales críticos o sitios culturales. Por consiguiente, se estima que no habrá desplazamiento físico de familias/individuos a causa del proyecto, ni afectaciones significativas a pueblos indígenas, ubicados en las proximidades de la Ruta 12. Por un lado, se estima la afectación directa de unas 200 hectáreas de tierras y mejoras por el ensanchamiento del derecho de vía a lo largo del tramo a ser intervenido, que potencialmente producirían impactos económicos poco significativos a los productores rurales. Por otro lado, se esperan impactos y riesgos indirectos por el mejoramiento vial, especialmente en cuanto al potencial incremento del valor de la tierra, presencia de nuevos actores foráneos por el mayor número de usuarios de la ruta que podrían alterar el orden social de las comunidades residentes en la región, aumento de accidentes y cambios del uso del suelo. Teniendo en cuenta lo anterior referido a impactos y riesgos, y en seguimiento a lo definido por las salvaguardias ambientales y sociales del Banco el Programa ha sido clasificado como categoría “B”.
- 4.2 El proyecto contempla la preparación e implementación de un proceso de consulta pública significativa, con partes interesadas del área de influencia directa y culturalmente apropiada e inclusiva con población indígena de las áreas de influencia indirecta, a cargo del OE, con apoyo del Banco. Además, el Banco apoyará en la preparación de estudios complementarios para expandir el Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAyS) existente y su Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS).
- 4.3 **Riesgos.** Los riesgos identificados son: (i) retraso en el inicio de la ejecución del programa por demora en la aprobación legislativa del préstamo; (ii) costos adicionales que imposibilita concluir las obras según el alcance planificado; (iii) falta de capacidad institucional debido a la demanda operativa adicional que introduce el proyecto; (iv) falta de sostenibilidad de las inversiones a largo plazo; y (v) atrasos en la etapa de mejoramiento, lo que afectaría el plazo de ejecución.
- 4.4 Se resalta el riesgo de sostenibilidad, el cual preliminarmente se ha calificado como alto. Las medidas de mitigación consideradas son: (i) en el mediano plazo, se tiene previsto la implementación, en el marco de la operación, el mantenimiento por niveles de servicio por un período estimado de cuatro años; y (ii) a largo plazo, apoyar al MOPC en la promoción del establecimiento de un fondo vial y fortalecer el Departamento de Conservación Vial para implementar un plan de mantenimiento sostenible (acciones enmarcadas en la 3363/OC-PR y 3364/CH-PR, y 4915/OC-PR, 4916/KI-PR, respectivamente).



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

- 5.1 El cronograma de preparación prevé la presentación de la Propuesta de Préstamo para consideración del Directorio Ejecutivo del Banco el 5 de agosto de 2020. Los recursos necesarios para preparar esta operación se estiman en US\$126.531.

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).



## Safeguard Policy Filter Report

### Operation Information

Operation		
PR-L1174 Program to improve and maintain RN 12, from segment Chaco'i to Gral. Bruguez and accesses		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B	Substantial	
Country	Executing Agency	
PARAGUAY	PR-MOPC - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	TRANSPORT NETWORKS CONNECTIVITY	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
KARISA MAIA RIBEIRO	ALBERTO ESTEBAN VILLALBA	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$230,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
10 Mar 2020	NATHALYN Project Assistant	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	27 Feb 2020	
QRR (Estimated)	9 Jun 2020	
Board Approval (Estimated)	5 Aug 2020	
Safeguard Performance Rating		
Rationale		

### Potential Safeguard Policy Items

[No potential issues identified]

### Safeguard Policy Items Identified

[B.1 Bank Policies \(Access to Information Policy– OP-102\)](#)



## Safeguard Policy Filter Report

The Bank will make the relevant project documents available to the public.

### B.1 Bank Policies (Disaster Risk Management Policy– OP-704)

The operation is in a geographical area exposed to [natural hazards](#) ([Type 1 Disaster Risk Scenario](#)). Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.

### B.1 Bank Policies (Disaster Risk Management Policy– OP-704)

The sector of the operation is vulnerable to natural hazards. Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.

### B.1 Bank Policies (Disaster Risk Management Policy– OP-704)

The operation includes activities related to climate change adaptation, but these are not the primary objective of the operation.

### B.1 Bank Policies (Gender Equality Policy– OP-761)

The operation has the potential to affect negatively women or gender equality ([Negative gender impacts may include the following](#))

### B.1 Bank Policies (Gender Equality Policy– OP-761)

The operation will offer opportunities to promote [gender equality](#) or [women's empowerment](#).

### B.1 Bank Policies (Indigenous People Policy– OP-765)

The operation has the potential to negatively affect indigenous people (also see [Indigenous Peoples Policy](#)).

### B.1 Bank Policies (Indigenous People Policy– OP-765)

The operation will offer opportunities for indigenous people

## B.2 Country Laws and Regulations

The operation is expected to be in compliance with laws and regulations of the country regarding specific women's rights, the environment, gender and indigenous peoples (including national obligations established under ratified multilateral environmental agreements).

## B.3 Screening and Classification

The operation (including [associated facilities](#)) is screened and classified according to its potential environmental impacts.

## B.4 Other Risk Factors

There are [associated facilities](#) (see policy definition) related to the operation.

## B.4 Other Risk Factors

There are other environmental and social sustainability issues that the project team considers to represent a risk for this operation. (e.g. wood sourced from Amazon rainforest).

## B.5 Environmental Assessment Requirements



## Safeguard Policy Filter Report

An environmental assessment is required.

### B.6 Consultations

Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation by women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.

### B.7 Supervision and Compliance

The Bank is expected to monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.

### B.9 Natural Habitats and Cultural Sites

The operation will result in the degradation or conversion of Natural Habitat or Critical Natural Habitat in the project area of influence.

### B.10. Hazardous Materials

The operation has the potential to impact the environment and occupational health and safety due to the production, procurement, use, and/or disposal of hazardous material, including organic and inorganic toxic substances, pesticides and persistent organic pollutants (POPs).

### B.11. Pollution Prevention and Abatement

The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases).

### B.17. Procurement

Suitable safeguard provisions for the procurement of goods and services in Bank financed operations may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.

## Recommended Actions

Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR. The project triggered the Disaster Risk Management policy (OP-704) and this should be reflected in the Project Environmental and Social Strategy. A Disaster Risk Assessment (DRA) may be required (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704). Next, please complete a Disaster Risk Classification along with Impact Classification. Also: if the project needs to be modified to increase resilience to climate change, consider the (i) possibility of classification as adaptation project and (ii) additional financing options. Please consult with INE/CCS adaptation group for guidance.

## Additional Comments

[No additional comments]



## Safeguard Screening Form

### Operation Information

Operation		
<b>PR-L1174</b> Program to improve and maintain RN 12, from segment Chaco'í to Gral. Bruguez and accesses		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B	Substantial	
Country	Executing Agency	
PARAGUAY	PR-MOPC - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	TRANSPORT NETWORKS CONNECTIVITY	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
KARISA MAIA RIBEIRO	ALBERTO ESTEBAN VILLALBA	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$230,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
10 Mar 2020	NATHALYN Project Assistant	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	27 Feb 2020	
QRR (Estimated)	9 Jun 2020	
Board Approval (Estimated)	5 Aug 2020	
Safeguard Performance Rating		
Rationale		

### Operation Classification Summary

Overriden Rating	Overriden Justification
Comments	



## Safeguard Screening Form

### Conditions / Recommendations

Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements)

The Project Team must send to ESR the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports. These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary.

### Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

[Third party employment practices](#) are inadequate.

**Achieve Consistency in Applying Labor Practices:** The borrower should be required to improve employment and employment rights for non employees including: (a) clarification of employment practices and terms; (b) support of collective bargaining; (c) approaches to workers' organizations; (d) non-discrimination and equal opportunity; (e) development of appropriate grievance mechanisms (for contract workers only). Depending on the financial product, requirements should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests etc.).

Likely to have [minor](#) to [moderate](#) emission or discharges that would negatively affect [ambient environmental conditions](#).

**Management of Ambient Environmental Conditions:** The borrower should be required to prepare an action plan (and include it in the ESMP) that indicates how risks and impacts to ambient environmental conditions can be managed and mitigated consistent with relevant national and/or international standards. The borrower should (a) consider a number of factors, including the finite assimilative capacity of the environment, existing and future land use, existing ambient conditions, the project's proximity to ecologically sensitive or protected areas, and the potential for cumulative impacts with uncertain and irreversible consequences; and (b) promote strategies that avoid or, where avoidance is not feasible, minimize or reduce the release of pollutants, including strategies that contribute to the improvement of ambient conditions when the project has the potential to constitute a significant source of emissions in an already degraded area. The plan should be subject to review by qualified independent experts. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).

Potencial to exclude or discriminate women or men from project benefits based on [gender](#) **\*NOTE**



## Safeguard Screening Form

**Incorporation of gender analysis into its social impact and risk assessments:** Where the Project or its context present potential for discrimination against women or men based on gender, Project preparation should include an analysis of exclusion or discriminatory factors (specific or as part of overall social assessment) and the Project should include information, dissemination, training and other corrective measures as appropriate aimed at overcoming barriers to afford women or men the same protection and access afforded to other groups and equal access to Project-generated resources and benefits (e.g. credit, employment, public services, etc.). The social impact and risk assessment and associated mitigation framework must address all the factors specifically. The mitigation framework will be referenced in the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.), require regular reporting, frequent and independent monitoring, and independent review of implementation, including participatory monitoring.

Potential to exclude [Indigenous Peoples](#) from Project benefits on discriminatory basis.

**Mitigation Framework (specific)-consultation with Indigenous Peoples required:** Where the Project or its context present potential for ethnically based discrimination against IPs, Project preparation should include an analysis of discriminatory factors (specific or as part of overall social assessment) and the Project should include information, dissemination, training and other corrective measures as appropriate aimed at overcoming linguistic and other barriers to afford indigenous workers, entrepreneurs, beneficiaries or contractors the same protection and access afforded to other groups and equal access to Project-generated resources and benefits (e.g. credit, employment, public services, etc.). The Mitigation Framework must address all the factors specifically. The Mitigation Framework will be referenced in the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.), require regular reporting, frequent and independent monitoring, and independent review of implementation, including participatory monitoring.

Project construction activities are likely to lead to localized and temporary impacts (such as dust, noise, traffic etc) that will affect local communities and [workers](#) but these are [minor](#) to [moderate](#) in nature.

**Construction:** The borrower should demonstrate how the construction impacts will be mitigated. Appropriate management plans and procedures should be incorporated into the ESMP. Review of implementation as well as reporting on the plan should be part of the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).

The negative impacts from production, procurement and disposal of [hazardous materials](#) (excluding POPs unacceptable under the Stockholm Convention or toxic pesticides) are [minor](#) and will comply with relevant national legislation, [IDB requirements on hazardous material](#) and all applicable International Standards.

**Monitor hazardous materials use:** The borrower should document risks relating to use of hazardous materials and prepare a hazardous material management plan that indicates how hazardous materials will be managed (and community risks mitigated). This plan could be part of the ESMP.

The project has or will have [minor](#) negative impacts on [Indigenous Peoples](#).

**Mitigation Framework:** Include specific mitigation measures as needed in consultation with affected IPs. Consult with Indigenous Peoples specialist. Incorporate measures in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.). Include mitigation measures as part of overall environmental and social management plans or provisions.





## Safeguard Screening Form

The project will or may require [involuntary resettlement](#) and/or economic displacement of a [minor to moderate](#) nature (i.e. it is a [direct](#) impact of the project) and does not affect [indigenous peoples](#) or other vulnerable land based groups.

**Develop Resettlement Plan (RP):** The borrower should be required to develop a simple RP that could be part of the ESMP and demonstrates the following attributes: (a) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation; (b) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (c) budgeting and internal capacity (within borrower's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the course of the project; and (d) if needed, a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests etc.), require regular (bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation.

### Disaster Risk Summary

Disaster Risk Level

**Low**

Disaster / Recommendations

No specific disaster risk management measures are required.

### Disaster Summary

Details

The project is classified as low disaster risk because the occurrence of the hazard event does not impact in the achievement of project outcomes.

Actions

Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.

<b>ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL (EAS)</b>	
<b>Nombre de la Operación</b>	Programa de Pavimentación y Mantenimiento de la Ruta Nacional Nro. 12, Tramo Chaco'í-General Bruguez y accesos.
<b>Número de la Operación</b>	PR-L1174
<b>Preparado por</b>	Alberto Villalba y Pilar Larreamendy (VPS-ESG)
<b>Detalles de la Operación</b>	
<b>Sector del BID</b>	Transporte (INE/TSP)
<b>Tipo de Operación</b>	Préstamo de Inversión Específico (ESP)
<b>Clasificación Ambiental y Social</b>	B
<b>Indicador de Riesgo de Desastres<sup>1</sup></b>	Bajo (Tipo 1)
<b>Prestatario</b>	República del Paraguay
<b>Agencia Ejecutora</b>	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)
<b>Préstamo BID US\$ (y costo total del Programa)</b>	US\$ 236 millones (préstamo BID y total).
<b>Políticas/Directrices Asociadas</b>	OP-102, OP-704, OP-761, OP-765 y OP-703 (B.1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.9, B.10, B.11 y B.17)  Potencial: OP-710 (Reasentamiento Involuntario)
<b>Descripción de la Operación</b>	
<p>La presente iniciativa es una operación de Inversión Específica consistente en el mejoramiento vial de un tramo de la Ruta Nacional Número 12 de aproximadamente 162 km de extensión, incluyendo accesos, actualmente con una superficie de rodadura en tierra principalmente, y dos carriles de circulación, que atraviesa tres distritos del sur del Departamento de Presidente Hayes, Región Occidental del Paraguay. La obra esta planeada para iniciar en el Distrito de Villa Hayes, siguiendo por el Distrito de Puerto Falcón, para finalizar en el Distrito de General Bruguez, incluyendo accesos a los pequeños poblados de Chaco'í, Ninfa y General Bruguez. Ver mapas y fotos en el Apéndice 1.</p> <p>El Programa incluye la expansión del derecho de vía a 50 metros de ancho en donde sea viable en zonas rurales y 30 metros en los accesos urbanos, así como, construcción de nuevos puentes, drenajes, pasos de faunas, dársenas de estacionamiento, paradas de buses, empalmes y rotondas, señalización horizontal y vertical, contemplados dentro del Componente Único de Obras Civiles, además de costos administrativos, estudios técnicos, monitoreo, evaluación y auditorías, por un valor total aproximado de US\$236 millones financiados por el capital ordinario del Banco (El Programa).</p> <p>En base al análisis de la documentación técnica disponible a la fecha, se estima que los impactos negativos relacionados al mejoramiento vial de esta operación no son de carácter significativo, pues no contemplan apertura de nuevos caminos, expansión del número de carriles, circunvalaciones, o movimiento significativo de suelos. Casi la totalidad de la zona de influencia directa del Programa se encuentra intervenida desde hace varias décadas, dedicada casi enteramente a la producción agrícola y ganadera. La obras del Programa serán implementadas casi enteramente sobre caminos existentes, con una franja de dominio consolidada y delimitada a lo largo de todo el trayecto, sin presentar ningún tipo de invasiones o uso irregular, o que implique deforestación de bosques nativos, o cause impactos a áreas protegidas u otro tipo de hábitats naturales críticos o sitios culturales. Se</p>	

<sup>1</sup> La Clasificación de Riesgo de Desastres se aplica al Escenario de Riesgo Tipo 1 (cuando es probable que el Proyecto esté expuesto a riesgos naturales debido a su ubicación geográfica).

estima que no habrá desplazamiento físico de familias/individuos a causa del Programa, y se confirmarán potenciales impactos a comercios en el área de influencia directa del proyecto, con los estudios socioambientales. Del mismo modo, no se estiman afectaciones significativas a pueblos indígenas, ubicados en las proximidades de la Ruta 12. Por un lado, se estima la afectación directa de unas 200 hectáreas de tierras y mejoras por el ensanchamiento del derecho de vía a lo largo de tramo a ser intervenido, que potencialmente producirían impactos económicos poco significativos a los productores rurales. Por otro lado, se esperan impactos y riesgos indirectos por el mejoramiento vial, especialmente en cuanto al potencial incremento del valor de la tierra, presencia de nuevos actores foráneos por el mayor número de usuarios de la ruta que podrían alterar el orden social de las comunidades residentes en la región, aumento de accidentes y cambios del uso del suelo. Teniendo en cuenta lo anterior referido a impactos y riesgos, y en seguimiento a lo definido por las salvaguardas ambientales y sociales del Banco el Programa ha sido clasificado como categoría “B”. Sin embargo, estos temas relevantes serán analizados de forma más detallada por el Banco durante la etapa de preparación de esta operación, para reconfirmar la categorización asignada y definir las correspondientes medidas de gestión ambiental y social.

El Programa contempla la preparación e implementación de un proceso de consulta pública significativa, con partes interesadas del área de influencia y culturalmente apropiada e inclusiva para el caso de población indígena, a cargo del organismo ejecutor, con apoyo del Banco. Además, el Banco apoyará en la preparación de estudios complementarios para expandir el Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAyS) existente y su Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS).

### **Riesgos e Impactos ESHS Potenciales Clave**

El Programa tendrá los típicos impactos socioambientales negativos directos durante la construcción de las obras viales y facilidades asociadas, tales como movimiento de suelos y maquinarias pesadas, interrupción del tránsito, generación de polvo, ruido y erosión, además de la generación de desechos y gases de efecto invernadero. Del mismo modo, las mencionadas obras viales podrían presentar riesgos para la seguridad de los obreros y usuarios de la ruta, así como molestias y demoras para los vecinos dispersos a lo largo de la ruta y concentrados en los tres pequeños poblados rurales. Se considerará la franja de dominio de 50 metros de ancho como área de impacto directo del Programa. Por otro lado, se considerará área de impacto indirecto a una franja de 15 km de ancho a ambos lados del eje de la ruta, 30 km en total.

Por otro lado, los potenciales impactos socioambientales identificados para el Programa serán producto de la necesidad de expandir la franja de dominio y adecuar las curvas en algunos puntos críticos, lo cual requerirá la adquisición de terrenos rurales y la afectación de mejoras (cercas y alambrados principalmente), además de los impactos potenciales y riesgos en la zona de influencia del proyecto donde se ha identificado preliminarmente, la presencia de una comunidad indígena adyacente a la Ruta 12, Kilómetro 122, Distrito de General Bruguez, conocida como Comunidad Tooshes Qaltaq, de la parcialidad Toba Qom, familia lingüística Guaicurú, integrada por 27 familias de acuerdo a los datos proveídos por el Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS, 2019) preparado recientemente por el MOPC (Ver mapas al final de este documento). Dicha comunidad se encuentra asentada sobre el lado izquierdo de la Ruta 12, y por lo tanto se podría expandir la franja de dominio en el lado derecho, hasta un ancho de 50 metros, sin afectar a viviendas ni comercios. Sin embargo, esta información preliminar será confirmada por los estudios socioambientales complementarios financiados por el Banco.

Se estima que los impactos del Programa serían eminentemente a tierras agroganaderas y mejoras (alambrados, cultivos, pasturas, árboles/arbustos y algunas pocas estructuras productivas), sin que impliquen impactos físicos que conlleven a reasentamiento involuntario de familias. Por lo tanto, se activa de manera potencial la Política de Reasentamiento Involuntario (OP-710) y los impactos económicos identificados y las compensaciones correspondientes serán sujetas a un plan de

restitución económica y medios de vida en el marco de la OP-703. Se confirma que la OP-765 se activa, debido a impactos indirectos menores a población indígena y sus territorios ubicados en las inmediaciones de la Ruta 12. Tales como, potenciales cambios del uso del suelo y valorización de los precios de la tierra, aumento del tráfico de vehículos y actores foráneos y potenciales riesgos en la seguridad, que se determinarán con el estudio sociocultural y para los cuales el Programa incluirá acciones de mitigación correspondientes.

Se estima que unas 200 hectáreas de terrenos privados tendrán que ser adquiridos para la ampliación de la franja del derecho de vía a 50 metros de ancho, en las zonas donde sea posible dicha expansión y a lo largo de todo el tramo a ser intervenido por el Programa. Dichas parcelas pertenecen en su mayoría a medianos y grandes productores ganaderos, así como a pequeños propietarios de parcelas urbanas. Las tierras a ser adquiridas para expandir el derecho de vía se encuentran actualmente dedicadas principalmente a la ganadería extensiva, las cuales se componen a su vez de un mosaico de diferentes tipos de pasturas naturales, humedales, sabanas arboladas y bosque nativo, además de cultivos forrajeros, pasturas exóticas, cortinas rompeviento y vegetación secundaria en diferentes estados de regeneración natural. La revisión de imágenes satelitales y la información preliminar del EIAS, han detectado algunos remanentes boscosos en los cruces de ríos principalmente, consistentes en bosques en galería y en islas, sabanas arboladas y de palmares de *Copernicia alba*, rodeados de cultivos forrajeros y pasturas para ganadería. Dichas formaciones naturales corresponden a la ecorregión del Chaco Húmedo, por lo tanto, son consideradas hábitat natural sometidos desde hace décadas a procesos de conversión para agricultura, ganadería e infraestructura urbana y vial. Basados en las mediciones de campo y sobre imágenes satelitales, se estima que en la mayoría de los casos se tiene espacio suficiente para permitir la ampliación de la franja de dominio existente hasta un ancho de 50 metros en zonas rurales sin la necesidad de afectar dichos remanentes boscosos. Por otro lado, no se espera la afectación de áreas protegidas, sitios Ramsar, ni otras formaciones naturales que puedan ser consideradas hábitat natural crítico, ni que sean vitales para la supervivencia de especies en peligro/amenazadas, ni sean considerados críticos por sus funciones o por los servicios ambientales que presten. Cabe resaltar que el Proyecto se encuentra a 12 km de la Estancia Golondrina, un área de importancia para la conservación de aves con una superficie de 18.007 hectáreas (BirdLife International). También, el Refugio de Vida Silvestre Humedales del Bajo Chaco, de 8.510 hectáreas, se encuentra en las cercanías de la obra, pero fuera del área de influencia indirecta. Sin embargo, el grado de afectación por las intervenciones del Programa serán evaluados por los estudios complementarios. Ver mapas al final de este documento en el Apéndice 1.

Por otro lado, no se esperan impactos socioambientales indirectos ni acumulativos que sean significativos, puesto que la zona de influencia del Programa se encuentra intervenida desde hace décadas para la producción ganadera principalmente. Sin embargo, existe el potencial de inducción de la deforestación y cambios del uso del suelo, principalmente para la actividad ganadera por el mejoramiento de los accesos viales y el incremento del precio de las tierras. Esta información será confirmada y ampliada en detalle durante la preparación de los estudios complementarios.

Es importante resaltar, que el riesgo contextual y de desempeño es moderado, considerando la experiencia institucional de la Agencia Ejecutora, el contexto sociopolítico del país y la zona del Programa, además de la relativa simplicidad de la obra y el contexto geográfico, con terrenos planos, sin montañas, ni cruce de grandes ríos. Sin embargo, existe un desafío institucional en todos los niveles para la gestión de impactos y riesgos durante la etapa de construcción, principalmente, que requerirán un mayor esfuerzo en las medidas de mitigación y compensación por parte de todos los actores involucrados (Ver fotos en el Apéndice 1).

El tramo de la Ruta 12 a ser intervenido se encuentran al sur y oeste del Departamento de Presidente Hayes, Región Occidental del Paraguay, por lo tanto, estará expuesto a riesgos bajos por erosión y acumulación de agua, especialmente durante la temporada de lluvias. El Paraguay se encuentra

exento de desastres naturales relacionados a terremotos, volcanes, maremotos, huracanes, deslaves y avalanchas (Tipo 1). El Programa no incentivará la exacerbación de daños por desastres naturales, por el contrario, las mejoras de drenaje del nuevo diseño de ingeniería y un mayor número y calidad de las obras de drenaje, minimizarán los efectos de las inundaciones estacionales, muy comunes en esta región del país (Tipo 2).

### Vacíos de Información y Estrategia de Análisis

- **La información clave existente:** Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) preparado en noviembre de 2019 por la firma consultora IDOM a pedido del MOPC. Además, se cuentan con datos de línea de base ambiental y socioeconómica, estudios de procesos de deforestación a nivel regional, datos hidrológicos y de precipitaciones, estudios de suelos y cobertura vegetal, impactos sociales con enfoque de género, comunidades indígenas y otros grupos vulnerables, estudios de mejora en la captación de carbono y resiliencia al cambio climático.
- **La información clave y brechas en el cumplimiento:** falta de estudios complementarios sobre impactos directos, indirectos y acumulativos, impactos transfronterizos, evaluación de hábitats naturales, hábitats naturales críticos, análisis de alternativas, análisis sociocultural con enfoque en las comunidades indígenas Toba Qom que complementarán el EIAS y PGAS para todo el Programa. Además, se deberá incluir una evaluación de facilidades asociadas (canteras, áreas de préstamo, botaderos, campamentos de obras y plantas asfálticas), identificación de pasivos ambientales, evaluación de la capacidad institucional, sistemas de gestión, plan de restitución económica y medios de vida, plan de supervisión y monitoreo, plan de consulta significativa y comunicación que incluya un mecanismo de quejas y reclamos, así como las medidas de mitigación de los impactos y riesgos.

Los elementos principales de la estrategia ambiental y social de esta operación incluyen:

- (i) Confirmar la evaluación preliminar de impactos y riesgos ambientales, sociales y de higiene y seguridad – ESHS. Esta evaluación se hará tanto para los impactos directos, indirectos y cumulativos.
- (ii) Apoyar a la Agencia Ejecutora en la preparación de los estudios complementarios mencionados y que serán parte del EIAS y su correspondiente PGAS, con información detallada de los principales impactos negativos y riesgos, en un plazo de 120 días y por medio de la contratación de dos consultorías especializadas con recursos del Banco (una persona experta en temas de biodiversidad y otra en temas sociales). El reporte ampliado del EIAS-PGAS con los correspondientes estudios complementarios serán publicados en el sitio del Banco por lo menos dos semanas antes de la misión de análisis para su discusión y evaluación con los actores relevantes.
- (iii) Apoyar a la Agencia Ejecutora en la preparación de un análisis sociocultural con información detallada sobre impactos indirectos y acumulativos con especial enfoque en aquellos relacionados con las comunidades indígenas Toba Qom, y las correspondientes medidas de mitigación, compensación y gestión de riesgos.
- (iv) Apoyar a la Agencia Ejecutora en la implementación de un proceso de consulta significativa con partes interesadas y afectados y elaboración de su reporte con la documentación de respaldo que sea relevante, la cual servirá de insumo para la preparación de los documentos del Programa y cuyo reporte del Plan de Consulta y Comunicación formará parte del EIAS a ser publicados por el Banco al menos dos semanas antes de la misión de análisis.
- (v) Garantizar que el Prestatario, por medio de la Agencia Ejecutora, haya tomado las medidas necesarias para la consulta significativa y divulgación pública de la información. Para el caso de los pueblos indígenas, la realización de una consulta socioculturalmente apropiada y

(vi)	<p>debidamente documentada, así como definición del contenido de procesos de negociación de buena fe, en seguimiento a la legislación paraguaya y las políticas del Banco.</p> <p>Evaluar y complementar requisitos para una gestión ambiental y social adecuada y el cumplimiento continuo de las políticas del BID, considerando todos los planes ESHS aplicables e incluyendo el involucramiento de las partes interesadas y de forma socioculturalmente apropiada (PGAS, Plan de Consulta y Comunicación, Plan de Pueblos Indígenas, y un análisis de los impactos en tierras y la elaboración de Plan de Restauración de Medios de Vida para compensación de los impactos producto de ampliación de las franja, incluyendo terrenos y mejoras. Ver Cronograma en el Apéndice 2 que detalla el cronograma tentativo para el desarrollo de los documentos ESHS e hitos principales.</p>
<b>Oportunidades para adicionalidad del BID</b>	
<p>Se han identificado preliminarmente varias oportunidades de adicionalidad, especialmente en cuanto la compra de certificados ambientales para incentivar la conservación de hábitats naturales críticos en la zona de influencia del Programa. Por otro lado, se planea la construcción de pasos de fauna para minimizar atropellamientos y la mejora del drenaje por medio de un nuevo diseño de ingeniería y la mayor inversión en alcantarillas para minimizar y evitar el efecto de acumulación de agua durante la temporada de lluvias. También se pretende potenciar los impactos positivos del Programa a favor de las mujeres y comunidades indígenas como beneficiarios de las obras viales, estos últimos en áreas de influencia indirecta.</p>	
<b>Cuadro Anexo: Operación bajo Cumplimiento de Políticas de Salvaguardias del BID</b>	
Ver tabla: Cumplimiento de la Operación con las Políticas de Salvaguardias del BID	
<b>Apéndices Adicionales</b>	
Ver Apéndices 1 (Mapas) y 2 (Cronograma tentativo para el desarrollo de los documentos ESHS y los hitos principales).	

**Tabla: Cumplimiento de la Operación con las Políticas de Salvaguardias del BID**

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Diretrizes Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
<b>OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias</b>			
B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales	Si	<p>Requerimiento de cumplimiento del marco regulatorio nacional para la aplicación de normas y estándares para la construcción de obras viales.</p> <p>El marco regulatorio del Paraguay exige una Licencia Ambiental Estratégica durante la etapa de preparación de esta operación.</p>	<p>Detalle de requisitos del marco regulatorio y su grado de cumplimiento en el Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS).</p> <p>MOPC ha solicitado la Licencia Ambiental Estratégica con el Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible.</p>
B.3 Preevaluación y Clasificación	Si	Cumplido durante el proceso de pre-evaluación y clasificación interna del Banco.	Categoría “B” será reevaluada durante la etapa de preparación del Programa, en función a los impactos relacionados a reasentamiento y Pueblos Indígenas, además de hábitat natural crítico, que en su conjunto podrían requerir un cambio de categoría. Los estudios socioambientales complementarios permitirán definir el grado de significancia de dichos impactos.
B.4 Otros Factores de Riesgo	Si	Potencial debilidad de empresas contratistas, municipios, asociaciones de productores e instituciones públicas en la implementación de las medidas de mitigación y planes de gestión ambiental y social. Se confirmarán riesgos e impactos de facilidades asociadas.	El PGAS incluirá las medidas de gestión para los potenciales riesgos por deficiencia institucional y debilidad en la gestión de actores involucrados, incluyendo una evaluación de la capacidad insitucional de la agencia ejecutora.

B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales	Si	Requerimiento del Banco para la preparación de estudios complementarios al EIAS y PGAS.	Contratación de consultorías especializadas para apoyar a la Agencia Ejecutora en la preparación de los estudios complementarios.
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Sociales (incluyendo un Plan de Restauración de Medios Económicos)	Si	Requerimiento del Banco de medidas de mitigación y elaboración de un Plan de Restitución de Medios de Vida.	Contratación de consultoría especializada para apoyar a la Agencia Ejecutora en la preparación y ejecución de un Plan de Restitución Económica e incluirlo en el PGAS.
B.6 Consultas	Si	Requerimiento del Banco de al menos un proceso de consulta antes de la misión de análisis para operaciones de Categoría B.	Contratación de consultoría especializada para apoyar a la Agencia Ejecutora en la preparación y ejecución de un Plan de Consulta significativa culturalmente apropiada para pueblos indígenas y otra consulta para población no indígena. Dicho plan incluirá varios eventos diseñados para la participación conjunta e independiente de acuerdo a los requerimientos de cada grupo poblacional. Adicionalmente, se llevarán a cabo consultas para lograr acuerdos sobre el Plan de Restauración de Medios de Vida.
B.7 Supervisión y Cumplimiento	Si	Requerimiento del Banco para el seguimiento del desempeño de la operación, especialmente al grado de cumplimiento con las políticas ambientales y sociales.	El PGAS deberá incluir los mecanismos de seguimiento, monitoreo y supervisión.
B.8 Impactos Transfronterizos	A ser determinado	Se estiman que los potenciales impactos transfronterizos serían mínimos o poco significativos, considerando la ubicación del Proyecto, próxima a la cuenca hidrográfica del Río Pilcomayo, frontera natural con la República Argentina.	Los estudios socioambientales complementarios abordarán los potenciales impactos y riesgos transfronterizos en relación a las intervenciones del Programa.



B.9 Hábitats Naturales	Si	Potenciales impactos negativos a ecosistemas Chaqueños, de carácter poco significativo y de baja magnitud y bajo alcance geográfico.	El EIAS-PGAS incluirá en detalle los potenciales impactos negativos a hábitats naturales y las correspondientes medidas de gestión.
B.9 Especies Invasoras	No	No se introducirán especies invasoras exóticas.	El EIAS-PGAS excluirá a las especies exóticas invasoras y fomentará el uso de especies nativas en las actividades de revegetación de la zona de obras dentro de la franja de dominio de la ruta.
B.9 Sitios Culturales	No	No existen evidencias de restos arqueológicos ni sitios de importancia cultural en la zona de obras del Programa. Existe la posibilidad de encontrar restos paleontológicos durante el movimiento de suelos para la obra.	El PGAS incluirá un procedimiento de encuentros fortuitos para la etapa de construcción de la obra.
B.10 Materiales Peligrosos	Si	Requerimiento de manejo adecuado de sustancias peligrosas durante la construcción de la obra, como solventes, combustibles, asfalto y otros químicos.	El EIAS-PGAS incluirá en detalle los potenciales riesgos por el uso, almacenamiento y descarte de sustancias peligrosas por causa de la construcción y mantenimiento de la obra, así como las medidas de mitigación.
B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación	Si	Requerimiento de manejo adecuado de residuos sólidos y líquidos. Medidas para evitar y mitigar la erosión del suelo y contaminación de causas hídricas.	El PGAS incluirá en detalle los potenciales riesgos por la generación, almacenamiento y descarte de residuos orgánicos y no-orgánicos, así como las medidas de mitigación de erosión y contaminación.
B.12 Proyectos en Construcción	No	NA	NA
B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo	No	NA	NA

B.14 Préstamos Multifase o Repetidos	No	NA	NA
B.15 Operaciones de Cofinanciamiento	No	NA	NA
B.16 Sistemas Nacionales	No	NA	NA
B.17 Adquisiciones	Si	Requerimiento de cumplimiento de los procedimientos de adquisiciones del Banco en cuanto a sostenibilidad ambiental y social de todas sus operaciones.	Se incluirán los procedimientos de sostenibilidad ambiental y social en los procesos de adquisiciones del Banco.  Se incluirán requerimientos socioambientales en los llamados a licitación y en los contratos como parte del Programa.
<b>OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales</b>			
A.2 Análisis y gestión de escenario de riesgos tipo 2.	No	El Programa no tendrá el potencial de exacerbar el riesgo para la vida humana, la propiedad, el medio ambiente y al propio Programa por causa de desastres naturales Tipo 2.	El PGAS incluirá medidas para evitar y mitigar riesgos por inundaciones en zonas bajas y humedales.
A.2 Gestión de contingencia (Plan de respuesta a emergencias, plan de seguridad y salud de la comunidad, plan de higiene y seguridad ocupacional).	No	NA	NA
<b>OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario</b>			
Minimización del Reasentamiento	Si	Se han identificado alternativas para evitar y minimizar potenciales impactos de reasentamiento	Estudios socioambientales complementarios para definir dichos impactos, a ser elaborados por consultorias con recursos del Banco.
Consultas del Plan de Reasentamiento	A ser determinado	NA	NA
Análisis del Riesgo de Empobrecimiento	Si	NA	NA

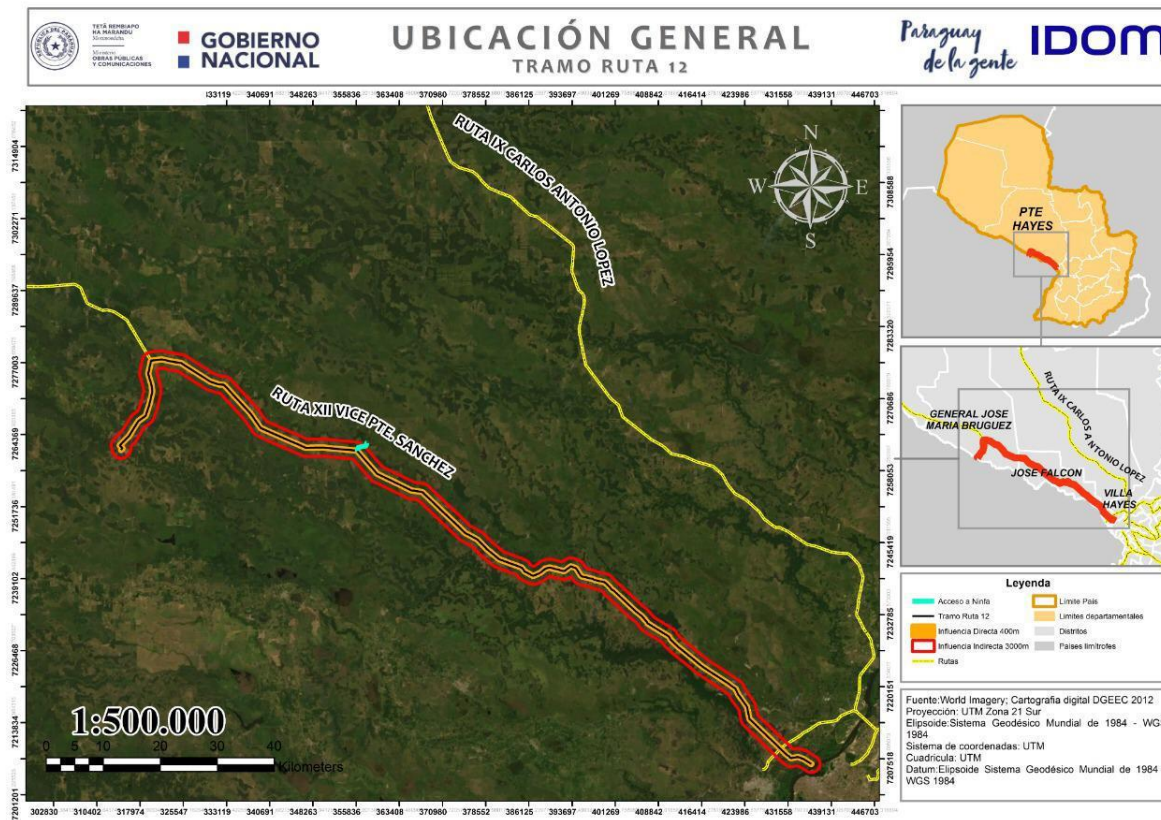
Requerimiento para el Plan de Reasentamiento y/o Marco de Reasentamiento	A ser determinado	Según datos suministrados por el MOPC y el EIAS existente, no se espera la afectación de viviendas ni negocios a lo largo del tramo a ser intervenido por el Programa.	Estudios socioambientales complementarios para definir dichos impactos, a ser elaborados por consultorias con recursos del Banco.
Requerimiento de Programa de Restauración del Modo de Vida	Si		
Consentimiento (Pueblos Indígenas y otras Minorías Étnicas Rurales)	A ser determinado	No se espera el reasentamiento de familias indígenas ni desplazamiento económico, y se confirmarán los potenciales impactos por la proximidad de una comunidad indígena a la Ruta 12.	El Banco contratará una consultoría especializada para la preparación de un Estudio Sociocultural, enfocado en los pueblos indígenas de la región, especialmente de la comunidad Toba Qom.
<b>OP-765 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas</b>			
Requerimiento de Evaluación Sociocultural	Si	Adicionalidad del Programa para definir acciones que potencialicen los beneficios del Programa	Contratación de consultoría especializada para apoyar a la Agencia Ejecutora en la preparación y ejecución de un Estudio Socio Cultural, como parte de la evaluación social.
Negociaciones de Buena Fe y documentación adecuada	Si	Requerimiento de una consulta significativa, libre, previa e informada y culturalmente adecuada, con apoyo de traducción y metodología culturalmente apropiada y documentada, para definir acciones que potencien los beneficios del Programa	Contratación de consultoría especializada para apoyar a la Agencia Ejecutora en la preparación y documentación de preferencias y recomendaciones
Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados	A ser determinado	La necesidad de acuerdos será evaluada con la población indígena asentada en la zona de influencia directa del Programa.	Contratación de consultoría especializada para apoyar a la Agencia Ejecutora en la elaboración del estudio socio cultural para los impactos a pueblos indígenas, además de consultas y acuerdos que sean requeridos.
Requerimiento de Plan o Marco de Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas	Si	Requerimiento de la elaboración de un Plan de Acciones que potencien beneficios y para mitigación de	Contratación de consultoría especializada para apoyar a la Agencia Ejecutora en la elaboración del Plan para los pueblos indígenas (individuos o/y comunidades) que

		potenciales riesgos del Programa.	potencialice los beneficios del proyecto como parte del PGAS.
Cuestiones Discriminatorias	Si	Requerimiento de asegurar la inclusión de pueblos indígenas afectados mediante las acciones participativas y socioculturalmente apropiadas.	Apoyar a la Agencia Ejecutora para asegurar la inclusión de los pueblos afectados en las áreas de influencia indirecta de la operación.
Impactos Transfronterizos	No	NA	NA
Impactos sobre Pueblos Indígenas Aislados	No	NA	NA
<b>OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo</b>			
Consulta y participación efectiva de mujeres y hombres	Si	La operación identificará y ofrecerá oportunidades para mujeres.	El PGAS incluirá en detalle las potenciales medidas para incentivar la participación y beneficios a mujeres y las medidas apropiadas de consulta.
Aplicación del análisis de riesgo <sup>2</sup> y salvaguardias.	No	NA	NA
<b>OP-102 Política de Acceso a la Información</b>			
Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales Previo a la Misión de Análisis, QRR, OPC y envío de los documentos al Directorio	Si	Requerimiento del Banco para la divulgación de documentos y reportes durante la etapa de preparación.	EIAS-PGAS y estudios complementarios serán puestos a disposición del público en la página del Banco y del ejecutor al menos dos semanas antes de la misión de análisis.
Disposiciones para la Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del Proyecto	Si	Requerimiento del Banco de un Plan de Consulta y un Mecanismo de Quejas y Reclamos.	Contratación de consultoría especializada para la preparación de dichos documentos. Publicación en páginas del Banco y del ejecutor al menos dos semanas antes de la misión de análisis.

<sup>2</sup> Los riesgos pueden incluir: i) acceso desigual a los beneficios del Proyecto / medidas de compensación, ii) hombres o mujeres afectados de manera desproporcionada por factores de género, iii) incumplimiento de la legislación aplicable en materia de igualdad entre hombres y mujeres, iv) El riesgo de violencia de género, incluyendo la explotación sexual, la trata de seres humanos y las enfermedades de transmisión sexual, y v) el desconocimiento de los derechos de propiedad de las mujeres.

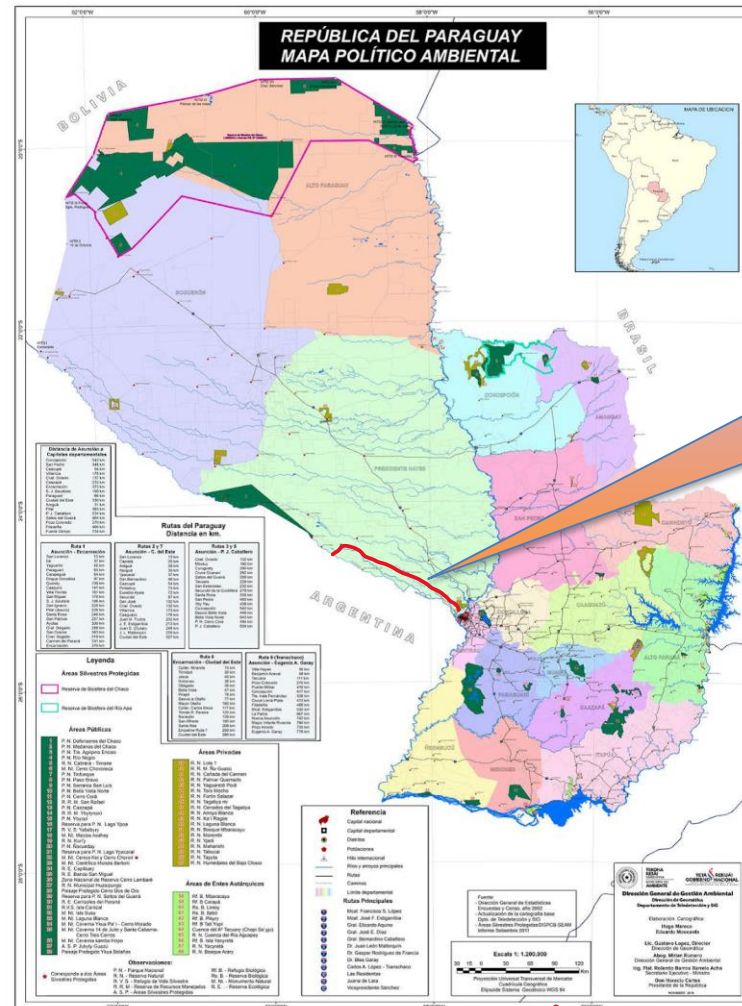
## Apéndice 1: Mapas

En rojo, ubicación de la Ruta 12 en el Departamento de Presidente Hayes,  
Región Occidental del Paraguay



(Fuente: MOPC 2019)

## Mapa de Áreas Protegidas del Paraguay

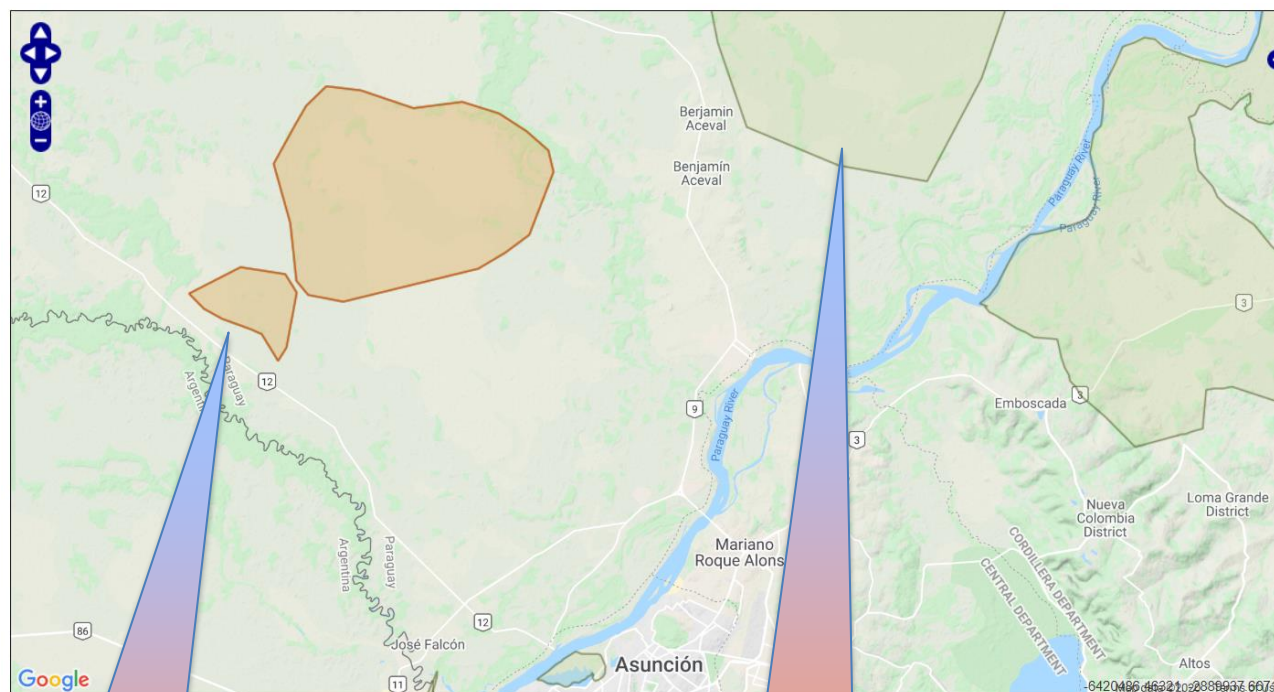


## Ubicación de la Ruta 12 en relación a las áreas protegidas

(Fuente: SEAM, 2015)

## Mapa de Áreas Protegidas

Ubicación de la Estancia Golondrina en las proximidades de la Ruta 12.



**Ubicación de la Ruta  
12 en relación  
Estancia Golondrina  
(IBA PY020)  
18007 hectáreas**

**Humedales del Bajo  
Chaco 8510  
hectáreas**

(Elaboración Propia. Fuente: BirdLife International)



**Contexto actual de la Franja de Dominio de la Ruta 12.**



Fuente: Elaboración Propia (Google Earth)



**Ubicación de la Ruta 12 en relación a Territorios Indígenas (en amarillo)**

Comunidad Indígena Toba Qom, Distrito de Gral. Bruguez (colindante).



Fuente: Elaboración Propia (Google Earth)

**Comunidad Indígena Maká, Distrito de Villa Hayes (5 km de distancia).**



Fuente: Elaboración Propia (Google Earth)

**Apéndice 2: Cronograma tentativo para el desarrollo de los documentos ESHS y los hitos principales:**

<b>Actividad</b>	<b>Producto</b>	<b>Consultores/MOPC/BID</b>
1	Plan de Trabajo de los estudios complementarios, incluyendo Plan de Consulta Preliminar	10 de febrero
2	Borrador del Estudio Sociocultural y un Plan de Consulta detallado  Estudios ambientales complementarios, Primera versión	27 de marzo  12 de abril (publicación) 25 de abril (consulta pública central) 6 de mayo (misión de análisis)
3	Estudio Sociocultural detallado y avances en el Plan de Consulta.	11 de mayo
4	Reporte de Consulta Pública final e insumos PGAS	15 de mayo
5	Edición y publicación de las versiones finales después de revisión del BID/MOPC	15 de junio (reporte final para publicar) 10 de julio (OPC) 5 de agosto (COW)

## ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL REALIZADO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Enlaces a archivos técnicos
Estudios técnicos y diseño y de planificación estratégica	Nota Sectorial del Sector Transporte 2013-2018 - Paraguay		<a href="#">Concluido</a>
	Plan maestro de Transporte e Infraestructura del Paraguay – Resumen Ejecutivo		<a href="#">Concluido</a>
	Plan Nacional de Logística (2013)		<a href="#">Concluido</a>
	Estudio de Costos Logísticos		<a href="#">Concluido</a>
	Informe de Sistema de Gestión Vial del MOPC		<a href="#">Concluido</a>
	Lecciones aprendidas del sector transporte en Paraguay		<a href="#">Concluido</a>
	Paraguay: Rutas para el Desarrollo		<a href="#">Concluido</a>
	Diseños finales de ingeniería para Tramo Chaco'í – Triangulo – General Bruguez	Mayo 2020	
Análisis del costo del proyecto y su viabilidad económica y análisis institucional	Documentación para el SNIP	Julio 2020	
	Actualización de evaluación económica	Mayo 2020	
	Análisis de la Capacidad Institucional (PACI)	Mayo 2020	
Componente socioambiental	Reporte de consultas públicas	Junio 2020	
	Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) actualizado y Plan de Gestión Ambiental y Social realizado	Mayo 2020	

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).