

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PARAGUAY

PROYECTO DE HABILITACIÓN DE LA RUTA Nº 9

(PR-L1145)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Juan Manuel Leño, Jefe de Proyecto (TSP/CAR); Rafael Acevedo y Martín Sosa (TSP/CPR); Luis Uechi y Olga Mayoral (INE/TSP); Fernando Orduz (TSP/CBR); Alberto Villalba y Rodolfo Tello (VPS/ESG); Alonso Chaverri-Suarez (LEG/SGO); Raúl Lozano y Fernando Glasman (FMP/CPR); Sandra López (CSD/CCS); y Simón Zalimben (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

Nombre del proyecto:	Proyecto de Habilitación de la Ruta N° 9	
Número del proyecto:	PR-L1145	
Equipo de proyecto:	Juan Manuel Leaño, Jefe de Proyecto (TSP/CAR); Rafael Acevedo y Martín Sosa (TSP/CPR); Luis Uechi y Olga Mayoral (INE/TSP); Fernando Orduz (TSP/CBR); Alberto Villalba y Rodolfo Tello (VPS/ESG); Alonso Chaverri-Suarez (LEG/SGO); Raúl Lozano y Fernando Glasman (FMP/CPR); Sandra López (CSD/CCS); y Simón Zalimben (CSC/CPR)	
Prestatario:	República del Paraguay	
Organismo ejecutor:	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)	
Plan de financiamiento:	BID (CO):	US\$160.000.000
	Contrapartida Local ¹	US\$400.000.000
	Total:	US\$560.000.000
Salvaguardias:	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 tiene una extensión de 406.752 km² y una población de aproximadamente 6,7 millones de habitantes. La organización territorial está muy diferenciada entre dos regiones separadas por el Río Paraguay: la Región Oriental (RO) y el Chaco. El Chaco ocupa el 61% de la superficie, pero alberga el 3% de la población. El promedio del crecimiento económico se sitúa en 5,1% desde 2006. Paraguay cuenta con una economía abierta donde predominan la agricultura y ganadería, que representan más del 25% del Producto Bruto Interno (PBI), y cerca del 77% de las exportaciones.
- 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 Chaco cumple un rol estratégico en cuanto a su potencial productivo, albergando 40% del total del hato ganadero del país, cercano a 14,2 millones de cabezas² y

¹ El Gobierno de Paraguay se encuentra en conversaciones con la Corporación Andina de Fomento (CAF) para el financiamiento de US\$400 millones, que corresponderá a la contrapartida local en modalidad de cofinanciamiento paralelo conjunto. Los detalles de estructuración financiera y coordinación entre CAF y BID serán definidos durante la preparación del proyecto.

² 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 (RO). Secretaría Nacional de Calidad y Salud Animal, 2016.

produciendo anualmente cerca de 220 millones de litros de leche (75% de la producción del país).

- 2.3 Según el Índice de Riesgo Climático (CRI), en el 2015, Paraguay fue el séptimo país con mayor impacto negativo en su PBI (0,63%) debido a los efectos del cambio climático. De no revertirse, hacia fin de siglo podría perder hasta el 2% del PBI anualmente a causa del mismo³.
- 2.4 **Rol estratégico de la infraestructura vial.** Debido a la mediterraneidad del 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 país⁴. 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 e incrementando la competitividad del país en el comercio exterior.
- 2.5 **El 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 12% de la red inventariada (64.578 km) se encuentra pavimentada, por ende, apta para el tránsito constante, resaltando así la importancia del mejoramiento y la conservación de la red vial, fundamental para el fomento del desarrollo económico y social de Paraguay, altamente dependiente de una economía exportadora de productos agropecuarios. El 33% de red vial pavimentada se encuentra bajo mantenimiento tercerizado por niveles de servicio, y el resto es conservado por vía administrativa del MOPC con esquemas menos eficientes. Esta situación de la red vial con bajo nivel de pavimentación y mantenimiento deficiente restringe la conectividad nacional y limita la integración regional, aumentando costos logísticos, limitando las posibilidades del crecimiento de la productividad en pos del desarrollo y bienestar de la población.
- 2.6 La Ruta N° 9 “Carlos Antonio López”, con una extensión de 761 km es el eje estructurante de todo el territorio chaqueño, parte de Asunción hasta la frontera con Bolivia⁵, y es la principal vía de comunicación del Chaco con el centro económico del Paraguay, y a su vez conecta el país con la costa del Pacífico a través de Bolivia, Argentina y Chile, constituyéndose en un corredor para el comercio intrarregional y global⁶. Asimismo, si bien se encuentra pavimentada, sus tramos ya están alcanzando la vida útil de diseño⁷, no tiene un esquema rutinario de mantenimiento, y presenta en su recorrido características funcionales subóptimas, incluyendo la vulnerabilidad al cambio climático, y condiciones de deterioro que incrementan los costos generalizados de transporte, afectando también la seguridad vial y traduciéndose en una restricción a la consolidación de

³ La Economía del Cambio Climático en Paraguay. CEPAL, 2014.

⁴ 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.

⁵ Además, posee un ramal de cerca de 22 km que conecta con Clorinda, Argentina.

⁶ La Ruta N° 9 ha sido reconocida por la Iniciativa de Integración Regional Suramericana, del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planificación (IIRSA/COSIPLAN), como uno de los proyectos de la Cartera de Integración Regional (Proyecto IOC72).

⁷ El tramo desde el kilómetro 525 (Mariscal Estigarribia) hasta el km 761 (Infante Rivarola), se encuentra actualmente en intervención en el marco de un programa financiado por la CAF (CFA-8729).

esta vía como corredor logístico de integración, por lo que se hace necesario su inmediata rehabilitación y mejoramiento.

- 2.7 **Estrategia del Banco con el país.** El proyecto se encuentra alineado con la Estrategia del Banco con Paraguay para el período 2014-2018 (GN-2769)⁸, en particular, con el objetivo estratégico de la Matriz de Resultados de Mejorar la infraestructura de transporte.
- 2.8 **Alineación estratégica.** El proyecto es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (GN-2788-5) 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; y (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. Asimismo, el proyecto se alinea a la Estrategia Integrada de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y de Energía Sostenible y Renovable (OP-1011)⁹ al incorporar a su componente de obra conceptos de adaptación al cambio climático 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. Adicionalmente contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2016-2019 (GN-2727-4) mediante el producto previsto de kilómetros de caminos a mejorar y construir.
- 2.9 El proyecto es consistente con la Estrategia de Infraestructura (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 fomenta 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 Transporte (GN-2740-3), contribuyendo a la dimensión de la calidad de la infraestructura de transporte y los servicios.
- 2.10 **Objetivo.** Contribuir a mejorar la productividad y competitividad del sector agropecuario y la integración económica y social del Paraguay, en particular del Chaco. El objetivo específico es contribuir a la mejora y conservación de la transitabilidad y nivel de servicio de la Ruta N° 9, desde el kilómetro 50 (Cerrito) hasta el kilómetro 525 (Mariscal Estigarribia), además de los accesos a las localidades de Loma Plata, Neuland y Filadelfia a través de su mejoramiento y posterior conservación, lo que resultará en la reducción de costos de operación de transporte y tiempos promedios de viaje. Para lograr estos objetivos, el proyecto ha sido estructurado en el siguiente componente:
- 2.11 **Componente único. Obras civiles y fiscalización (US\$545 millones).** Financiará: (i) el mejoramiento y rehabilitación de cerca de 531 km de la Ruta N° 9, incluyendo 56 km de accesos, previendo intervenciones para la mejora de características técnicas del camino existente¹⁰, el aumento del ancho de la calzada actual la reconstrucción y ensanche de banquetas y puentes, la adecuación de terraplenes y obras de arte a las condiciones hidrológicas críticas; (ii) el

⁸ Ver párrafo 3.7 de GN-2769.

⁹ Se espera que esta operación contribuya a la meta de aumentar el financiamiento de proyectos relacionados con el cambio climático (GN-2609-1 y Resolución AG-6/16).

¹⁰ En función a las condiciones actuales de la vía y su proyección del estado futuro a dos años (tiempo mínimo necesario para inicio efectivo de las obras), se han propuesto subtramos con los siguientes niveles de intervención: recapado, reciclado o reconstrucción.

mantenimiento por niveles de servicio de aproximadamente 553 km¹¹, por un período estimado de cinco años posteriores a la finalización de las obras de mejoramiento y rehabilitación; (iii) la fiscalización técnica y ambiental de obras; (iv) compensación ambiental y social; (v) pagos por servicios ambientales¹²; y (vi) escalamientos.

- 2.12 En adición al Componente único se propone financiar (US\$15 millones): (i) administración del proyecto; (ii) estudios técnicos; (iii) monitoreo y evaluación; y (iv) auditorías financieras externas.
- 2.13 **Costo.** El proyecto tendría un costo total de US\$560 millones, de los cuales US\$160 millones serán financiados por Capital Ordinario (CO) del Banco¹³.
- 2.14 **Resultados esperados.** Los principales resultados del proyecto serán verificados a través de los siguientes indicadores: (i) costo de operación vehicular (US\$ constantes/vehículo-km); (ii) tiempo de viaje promedio (minutos/viaje); (iii) tránsito medio diario anual (vehículos/día); y (iv) porcentaje de camiones en el total del tránsito medio diario anual de la Ruta N° 9.

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Conocimiento del Banco sobre el sector.** En las últimas décadas, el Banco viene cumpliendo un importante rol en el desarrollo del sector transporte y logística en Paraguay. Se busca priorizar la inversión en el sector carretero debido a la necesidad de apoyar el creciente volumen de exportaciones considerando la baja densidad de la RVP pavimentada. En los últimos 20 años, el Banco ha aprobado operaciones¹⁴ por un monto de US\$633 millones en corredores viales de la RVP, que financiaron entre otros, la pavimentación de 1.035 km de vías troncales y ha apoyado el desarrollo de un sistema de gestión de mantenimiento por niveles de servicio en 1.513 km.
- 3.2 **Modalidad.** Esta operación está siendo diseñada como un préstamo de obras específicas que tendrá un período de desembolso de siete años¹⁵.
- 3.3 **Esquema de ejecución.** La ejecución de la operación estará a cargo de la Unidad Ejecutora de Proyectos del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) bajo la gerencia de la Dirección de Vialidad¹⁶, 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.
- 3.4 **Área de intervención.** Se intervendrán zonas consideradas prioritarias por su potencial productivo. Las obras consideradas no presentan ninguna complejidad técnica particular y el MOPC cuenta con experiencia en la ejecución de proyectos similares. El proyecto contará con estudios de factibilidad técnica, económica y

¹¹ El tramo a rehabilitar más 22 km de la "Línea 1", que une los accesos a Filadelfia y Loma Plata.

¹² Ver Anexo III, página 3.

¹³ Ver pie de página n°1. El Banco trabajará de forma conjunta y coordinada con la CAF en la etapa de preparación de la operación, consensuando sus objetivos, componentes y estructura de financiamiento.

¹⁴ PR0035 (1998-2007); PR0113 (2001-2010); PR-L1007 (2008-2015); PR-L1075 (en ejecución desde el 2013); y PR-L1080 (en ejecución desde 2016); y PR-L1105 (pendiente de firma).

¹⁵ Previendo dos años para las obras de mejoramiento y cinco años de mantenimiento, a ser realizadas por los mismos contratistas para generar los incentivos adecuados para que se ejecuten apropiadamente las obras de inversión y evitar los desfases entre el fin de las obras de mejoramiento y el inicio del mantenimiento.

¹⁶ Actualmente ejecutando: PR-L1075, PR-L1080 y PR-L1105.

socio ambiental, que serán actualizados durante el proceso de preparación de la operación¹⁷.

IV. ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

- 4.1 En base al análisis preliminar realizado, se anticipa que los impactos ambientales y sociales positivos superen a los potenciales impactos negativos. No se contempla la apertura de nuevos caminos, ni la expansión del número de carriles, circunvalaciones, ni movimiento significativo de suelos. Por lo tanto, se espera que los impactos negativos potenciales al ambiente físico-biótico y socioeconómico no serán significativos y estarán asociados a los típicos impactos relacionados al mejoramiento asfáltico, de banquetas y taludes. Gran parte de la franja de dominio se encuentra intervenida desde hace varias décadas y no se espera deforestación de bosques nativos, ni impactos a áreas protegidas u otro tipo de hábitats naturales críticos o sitios culturales. Sin embargo, como parte del proyecto deberán adoptarse las medidas necesarias para proteger el medio ambiente, mitigar potenciales impactos en los grupos afectados, y garantizar la integridad y bienestar de las comunidades indígenas ubicadas en el área de influencia del proyecto, a través planes de gestión y desarrollo.
- 4.2 En relación a las políticas de salvaguardias del Banco, este proyecto ha sido clasificado como Categoría “B”. Las políticas activadas incluyen Medio Ambiente y Salvaguardas (OP-703, directivas B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07, B.09, B10, B.11, B.15, y B.17), Gestión de Riesgo de Desastres Naturales (OP-704), Reasentamiento Involuntario (OP-710), Igualdad de Género en el Desarrollo (OP- 761), Pueblos Indígenas (OP-765) y Acceso a la Información (OP- 102). El proyecto contará con un Análisis Ambiental y Social (AAS), el cual se encuentra en preparación, e incluirá medidas para prevenir, reducir, mitigar y/o compensar los potenciales impactos y riesgos ambientales y sociales del proyecto. El AAS incluirá un plan de gestión ambiental y social, un plan de reasentamiento, un análisis sociocultural para las comunidades indígenas ubicadas en el área del proyecto, entre otros instrumentos que resulten necesarios como parte del análisis. Durante la preparación del proyecto, el Banco continuará verificando el cumplimiento de las políticas de salvaguardas del Banco¹⁸.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1 El cronograma de preparación prevé el envío del borrador de la Propuesta de Préstamos a OPC el 6 de octubre, 2017. Los recursos necesarios para la preparación de esta operación se estiman en US\$148.512: US\$65.000 para consultorías y US\$83.512 para misiones (Anexo V).

¹⁷ En 2015, el MOPC licitó bajo la metodología de la Ley N° 5074 (financiamiento “llave en mano”) la rehabilitación de la Ruta N° 9 (kilómetro 21 hasta kilómetro 525). Dicha licitación fue cancelada en diciembre, 2016. Los documentos de ese llamado serán actualizados y complementados durante la preparación del proyecto.

¹⁸ Anexo III.

CONFIDENCIAL

¹ 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-L1145 Route No. 9 - Transchaco Road Improvement Project		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B	High Risk	
Country	Executing Agency	
PARAGUAY	{Not Set}	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	TRANSPORT	
Team Leader	ESG Lead Specialist	
JUAN MANUEL LEANO	RODOLFO TELLO ABANTO	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$0	0.000 %
Assessment Date	Author	
20 Apr 2017	rodolfot ESG Lead Specialist	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	26 Apr 2017	
QRR (Estimated)	25 Aug 2017	
Board Approval (Estimated)	{Not Set}	
Safeguard Performance Rating		
{Not Set}		
Rationale		
{Not Set}		

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 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 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.1 Bank Policies (Resettlement Policy– OP-710)

The operation has the potential to disrupt the livelihoods of people living in the project area of influence (not limited to involuntary displacement, see also Resettlement Policy)

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

An environmental assessment is required.

B.6 Consultations



Safeguard Policy Filter Report

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.15. Co-financing Operations

The operation or any of its components is being co-financed.

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		
PR-L1145 Route No. 9 - Transchaco Road Improvement Project		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B	High Risk	
Country	Executing Agency	
PARAGUAY	{Not Set}	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	TRANSPORT	
Team Leader	ESG Lead Specialist	
JUAN MANUEL LEANO	RODOLFO TELLO ABANTO	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$0	0.000 %
Assessment Date	Author	
20 Apr 2017	rodolfot ESG Lead Specialist	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	26 Apr 2017	
QRR (Estimated)	25 Aug 2017	
Board Approval (Estimated)	{Not Set}	
Safeguard Performance Rating		
{Not Set}		
Rationale		
{Not Set}		

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

Moderate Greenhouse Gas Emissions are predicted.

Greenhouse Gas (GHG) Assessment: The borrower should promote the reduction of project-related greenhouse gas emissions in a manner appropriate to the nature and scale of project operations and impacts. The borrower should quantify direct emissions from the facilities owned or controlled within the physical project boundary and indirect emissions associated with the off-site production of power used by the project. Quantification and monitoring of GHG emissions should be conducted annually in accordance with internationally recognized methodologies (i.e. IPCC - <http://www.ipcc.ch/>). In addition, the borrower should evaluate technically and financially feasible and cost-effective options for the reduction/offset of emissions that may be achieved during the design and operation of the project. The Sustainable Energy and Climate Change Initiative (SECCI) can help with this task (<http://www.iadb.org/secci/>).

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).

Safety issues associated with structural elements of the project (e.g. dams, public buildings etc), or road transport activities (heavy vehicle movement, transport of hazardous materials, etc.) exist which could result in moderate health and safety risks to local communities.



Safeguard Screening Form

Address Community Health Risks: The borrower should be required to provide a plan for managing risks which could be part of the ESMP; (including details of grievances and any independent audits undertaken during the year). Compliance with the plan should be monitored and reported. Requirements for independent audits should be considered if there are questions over borrower commitment or potential outstanding community concerns.

The project will increase impacts and [risks](#) related to [communicable diseases](#) in local communities (often as a result of an influx of temporary or permanent labor).

Ensure the Borrower Addresses Disease Risks: The borrower should develop a program of education and infection illness prevention with emphasis on HIV and develop a plan to reduce transmission of communicable diseases that may be associated with the influx of temporary or permanent project labor that include measures such as the screening of workers health. Depending on the scale, location and significance of risk educational programs, prophylactics and other measures may also be important.

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



Safeguard Screening Form

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.

Estrategia Ambiental y Social (EAS)

Nombre de la Operación	Proyecto de Mejoramiento y Mantenimiento de la Ruta N° 9
Número de la Operación	PR-L1145
Detalles de la Operación	
Sector del BID	Infraestructura y Transporte (TSP)
Tipo de Operación	Préstamo de Inversión Operación de Inversión Específica (ESP)
Clasificación de Impacto	B
Calificación de Riesgo de Desastres	Bajo
Prestatario	Gobierno de la República del Paraguay
Agencia Ejecutora	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)
Préstamo BID US\$ (y costo total del proyecto)	BID US\$160.000.000 CAF US\$ 400.000.000 TOTAL: US\$560.000.000
Políticas/Normas Asociadas	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).
Descripción de la Operación	
<p>La Ruta N°9 “Carlos Antonio López”, también conocida como “Transchaco”, tiene una extensión aproximada de 761 km y es el principal y único corredor vial que conecta la capital paraguaya con Bolivia. Esta ruta se encuentra en la parte norte del país, en la Región Occidental del Paraguay, en una región que ocupa 61% del territorio nacional y que cuenta con menos del 3% de la población total paraguaya, equivalente a unas 200,000 personas. Los pobladores de la zona pertenecen a diversos grupos socioeconómicos, étnicos, y lingüísticos, incluyendo comunidades indígenas, colonias menonitas, y asentamientos de inmigrantes de diferentes orígenes. La Región Occidental se divide a su vez en dos ecosistemas naturales muy diferenciados, el Chaco Húmedo al sur, comprendido por sabanas arboladas, humedales y bosques en galería donde se practica principalmente la ganadería extensiva, y el Chaco Seco al norte, el cual se compone de un mosaico de diversos ecosistemas de bosques abiertos y semi-áridos donde se practica la ganadería intensiva y extensiva (incluyendo producción láctea), y la agricultura. La Región Occidental contiene actualmente la mayor superficie de bosques nativos y la mayor extensión de áreas protegidas públicas y privadas de todo el país, así como extensas tierras indígenas tituladas a nombre de varias comunidades indígenas pertenecientes a diferentes grupos étnicos, incluyendo a los Toba Qom, Enxlet, Sanapaná, Nivacle, Guaraní occidental, entre otros. Ver Anexos 2 y 4.</p> <p>Actualmente, la vía de dos carriles (uno de ida y uno de retorno) en la cual se realizarán las obras del proyecto se encuentra asfaltada en toda su extensión de 761 km, con diferentes estados de conservación y deteriorados en algunos puntos. Gran parte del corredor cuenta con una franja de dominio (derecho de vía) de 50 m a ambos lados del eje de la ruta (100 m en total), la cual fue intervenida hace varias décadas para la construcción de la vía y actualmente se encuentra cubierta principalmente por una vegetación herbácea nativa y exótica a lo largo de su transcurso, con algunos remanentes arbóreos en forma aislada en parte de la franja de dominio. Del mismo modo se han observado algunas viviendas precarias y comercios ubicados dentro del derecho de vía, algunas de las cuales necesitarían ser reubicadas.</p>	

La propuesta del proyecto presentada por el MOPC contempla el mejoramiento de parte del corredor, de unos 531 km, incluyendo los 56 km de accesos de tres localidades (Loma Plata, Neuland y Filadelfia) ubicadas en la parte central del corredor (Ver mapa en el Anexo 2). Dicho Mejoramiento del camino asfaltado existente incluye una nueva capa de asfalto, reconstrucción y ensanche de banquetas, adecuación de terraplenes, rehabilitación y ensanche de algunos puentes, mejoramiento del drenaje superficial aumentando el número de alcantarillas y cunetas, y el mantenimiento por niveles de servicio por un periodo estimado de cinco años contados a partir de la finalización del mejoramiento vial. No se planea aumentar el número de carriles, y tampoco se pretende realizar circunvalaciones, ni apertura de nuevos caminos, ni movimientos significativos de suelos, ni la apertura de nuevas canteras, pero si se anticipa aumentar levemente el ancho de los dos carriles existentes para adecuarlos a las normas internacionales del Mercosur. Al respecto, se contempla que como parte del proyecto se incluyan recursos para fiscalización técnica y ambiental, compensación ambiental y social de los potenciales impactos adversos, pagos por servicios ambientales, y escalamientos. Las facilidades asociadas preliminarmente identificadas incluyen campamentos de obras, plantas asfálticas, áreas de préstamos a lo largo del corredor, y una cantera de piedra basáltica actualmente operando en el municipio de Villa Hayes (El Proyecto).

El Proyecto limita con grandes estancias privadas y unos pocos poblados dispersos. Se extiende a lo largo de una gran planicie aluvial, sin cruce de grandes ríos ni montañas, y no se estima un movimiento significativo de suelos ni materiales, por lo cual se lo considera técnicamente simple.

La Agencia Ejecutora del proyecto, el MOPC, tiene amplia experiencia en la implementación de proyectos similares. Esta agencia cuenta con equipos de profesionales ambientales y sociales para el manejo de dichos temas durante la etapa de obras de mejoramiento y operación de la ruta, quienes se han ido gradualmente fortaleciendo como resultado de previos proyectos viales financiados por el Banco. El MOPC también cuenta con procedimientos y guías para la gestión ambiental y social de proyectos viales, incluyendo el Sistema de Gestión Ambiental y Social (SIGAS), Especificaciones Técnicas Ambientales Generales (ETAGs), y un nuevo Manual de Gestión Social. Para un mayor detalle de la ubicación del proyecto se puede ver el mapa en el Anexo 2.

Riesgos e Impactos ESHS Potenciales Clave

En esta etapa inicial de preparación del Proyecto, se han identificado que los **principales impactos negativos durante la etapa de obras de mejoramiento** están relacionados a la necesidad potencial de reubicación de aproximadamente 15-20 viviendas que se encuentran actualmente dentro de la franja de dominio, o derecho de vía, y muy próximas a la capa asfáltica, la mayoría de las cuales se encuentra en una situación de vulnerabilidad socioeconómica. Además, se han identificado aproximadamente 130-150 viviendas construidas en su mayoría con materiales precarios, principalmente en cuatro puntos principales a lo largo del corredor, las cuales se encuentran dentro de la franja de dominio, pero alejadas de la cinta asfáltica, estimándose que probablemente no sea necesaria la reubicación de las mismas. Sin embargo, el número exacto de familias a ser reasentadas recién se conocerá una vez que se realice el relevamiento de datos en el terreno. Al margen de la precariedad de los materiales de estas viviendas, las mismas se encuentran ocupando parte de la franja de dominio desde hace muchos años, y por lo general en una condición estable y tácitamente reconocida tanto por la población local como por los propietarios de los terrenos aledaños. Mayores detalles acerca del contexto socioeconómico y cultural, y de los impactos a generarse por el desplazamiento físico y económico de unidades sociales (viviendas, negocios, y viviendas de uso mixto residencial/comercial) serán ampliados y detallados como resultado de los estudios adicionales encarados por el MOPC (incluyendo un Plan de Reasentamiento Involuntario), los cuales se encuentran en preparación por consultores especializados en temas socio ambientales.

También se esperan los impactos negativos típicos durante las obras de mejoramiento vial, como restricciones de acceso por el movimiento de suelos, tráfico de maquinaria pesada, potenciales accidentes viales para la población local, accidentes de los obreros, molestias por polvo y ruidos a

las poblaciones aledañas, y riesgos generados por las posibles interacciones entre los trabajadores y la población indígena local, las cuales se constituyen como una de las principales áreas de riesgo en el proyecto. Los potenciales impactos (directos e indirectos) en las comunidades indígenas del área de influencia del proyecto se analizarán en mayor detalle en un Análisis Socio Cultural, el cual actualmente se encuentra en preparación. Mayor información sobre la ubicación de las comunidades indígenas en el área de Influencia del proyecto se puede ver en el Anexo 3.

Durante la etapa de operación, los principales impactos negativos y riesgos están relacionados a accidentes viales, especialmente en zonas cercanas a los pequeños poblados y comunidades indígenas colindantes con la ruta (especialmente las comunidades de Santa Teresita y Cayim ò Clim), atropellamiento de fauna, y posibles impactos indirectos por potenciales incrementos en los costos de la tierra y la expansión de la frontera agrícola, cuya significancia se determinará en el Análisis Ambiental y Social. Cabe resaltar que no se esperan impactos sobre áreas protegidas ni hábitats naturales críticos, humedales ni sitios Ramsar, así como sitios culturales e históricos, puesto que todo el derecho de vía se encuentra intervenido desde hace varias décadas y no se anticipan nuevas deforestaciones por la apertura de nuevos caminos, canteras, áreas de préstamos y otras acciones directas del Proyecto.

La Reserva Natural Privada Fortín Salazar, de 12,450 hectáreas, es la única área protegida ubicada en la zona de influencia indirecta del Proyecto. Esta reserva está reconocida oficialmente por la Secretaría del Ambiente desde el año 2008, y se espera que el proyecto no tenga impactos sobre la mencionada reserva. Sin embargo, es importante notar que existe un reclamo territorial de la comunidad indígena Xamok Kasek, la cual cuenta con una sentencia favorable de la Corte Interamericana de Derechos Humanos, cuyo fallo del año 2010 ha dictaminado que el Estado paraguay debe dotar de tierras a los miembros de dicha comunidad en la zona ancestral en litigio y ocupada en parte por la mencionada Reserva Salazar, entre otras medidas compensatorias. Al respecto, el marco regulatorio paraguay incluye la Ley No. 01/89 que aprueba y ratifica la Convención Americana Sobre Derechos Humanos o Pacto de San José de Costa Rica, cuyo Artículo 68 estipula que “Los Estados Partes en la Convención se comprometen a cumplir la decisión de la Corte en todo caso en que sean partes”. Para cumplir con este requerimiento, el gobierno paraguay ha creado una comisión especial multisectorial para hacer seguimiento a éste y otros reclamos similares en otras zonas del país. Información más detallada sobre el caso de esta comunidad será incluida como parte del Análisis Socio Cultural. Si bien no se espera que el Proyecto genere impactos adversos significativos sobre la mencionada comunidad, por su ubicación dentro del área de influencia del proyecto el litigio entre esta comunidad y el estado paraguay representa un riesgo contextual, el cual será objeto de revisión detallada durante el proceso de Análisis Ambiental y Social.

Como parte del Proyecto también se tiene prevista la posibilidad de adquirir certificados ambientales, en cumplimiento de la Ley 3001/06, la cual obliga al ejecutor a destinar el 1% del valor de la obra para la compra de dichos certificados en ecosistemas similares, lo cual se constituirá en una herramienta importante de compensación por los potenciales impactos directos e indirectos, e incentivar la conservación de ecosistemas naturales en tierras privadas y tierras indígenas. Por otro lado, se tiene previsto que el Proyecto mejore las condiciones de drenaje muy deficientes en algunos puntos a lo largo de la ruta donde actualmente se produce acumulación de agua y afloramiento de sales, las cuales destruyen la capa asfáltica e interrumpen el flujo natural superficial. También se tiene previsto abordar el atropellamiento de fauna, el cual es un impacto existente que podría intensificarse por el mayor tráfico de vehículos en el futuro. Este es un tema recurrente en la Ruta Transchaco, por lo cual durante la preparación del proyecto se analizarán los corredores para determinar la necesidad y ubicaciones de posibles pasos de fauna.

Del mismo modo, se ha identificado la importancia de mejorar las condiciones de seguridad vial a lo largo de la ruta, lo cual será definido con los insumos resultantes de las consultorías que forman parte

del Análisis Ambiental y Social del Proyecto, además de posibles medidas de diseño técnico para abordar el tema de seguridad vial. El tema de seguridad vial es otro de los riesgos más importantes en esta ruta, en donde aun con poco tráfico los accidentes viales son recurrentes.

Vacíos de Información y Estrategia de Análisis

Para cumplir con los requerimientos de las políticas de salvaguardias ambientales y sociales del BID, durante la misión de identificación ambiental y social el MOPC se comprometió a preparar un Análisis Ambiental y Social (AAS), el cual incluya:

1. Un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS).
2. Una sección con impactos ambientales y sociales indirectos y acumulativos.
3. Un capítulo de género, con acciones en el PGAS, consistente con los lineamientos de la política de Igualdad de Género en el Desarrollo (OP-761).
4. Una sección denominada Análisis Socio Cultural (ASC), el cual aborde el tema de las comunidades indígenas, de manera consistente con la Política Operativa de Pueblos Indígenas del Banco (OP-765). El ASC deberá incluir un plan de gestión para las comunidades indígenas, con presupuesto propio asignado, con una medida de mitigación propuesta para los potenciales impactos y riesgos identificados en el ASC. El ASC también debe incluir una descripción de las comunidades indígenas específicas, su ubicación, identidad étnica, información demográfica, cosmovisión y prácticas socioculturales, sustento de vida, situación de la tenencia de tierra, etc.
5. Un Plan de Reasentamiento Involuntario (PRI), como anexo al PGAS, el cual se elabore en base a los principios y lineamientos de la política de reasentamiento del BID (OP-710), para abordar los casos de reubicación de viviendas, comercios, viviendas de uso mixto (residencial/comercial), adquisición de predios y terrenos, afectaciones a cercos y alambrados, y restricciones de acceso, entre otras afectaciones relacionadas.
6. Un Plan de Consultas (PC), a ser elaborado por la DGSA del MOPC, el cual deberá incluir
 - i. Dos rondas de consultas, con las siguientes características:
 - La primera ronda de consultas se realizará durante la etapa de preparación del proyecto, antes de la Misión de Análisis. Esta primera ronda se realizará conjuntamente con el proceso de relevamiento de datos, incluyendo reuniones informativas con los líderes de cada una de las comunidades indígenas ubicadas en el área de influencia del proyecto (directa e indirecta), en la cual el personal del MOPC y los consultores a cargo del estudio socioeconómico y cultural realizarán una explicación del proyecto y explicarán el motivo del relevamiento de datos, recogiendo las inquietudes de dichos pobladores, y documentando el proceso, en base a los lineamientos metodológicos definidos en el Plan de Consultas. La información resultante será registrada en fichas censales. El BID revisará la lista de actores involucrados y las fichas a usarse en este proceso, y evaluará los resultados de la primera ronda de consultas durante la misión de análisis, para determinar si se requiere reforzar esta ronda del proceso de consultas con acciones adicionales.
 - La segunda ronda de consultas se realizará después que todos los diseños del proyecto e instrumentos de gestión estén terminados, y antes del inicio de obras en cada uno de los tramos de la vía. El PC definirá los mecanismos adicionales para que los distintos actores involucrados participen de este proceso de consulta, incluyendo medidas para que las personas de las comunidades indígenas de la zona que no hablen castellano también tengan la oportunidad de participar, con un enfoque de género. Los detalles de esta segunda ronda de consultas se deberán incluir en el PC, y serán analizados por el Banco en la misión de análisis del proyecto.
 - ii. El PC deberá prepararse siguiendo los principios y lineamientos de la Política de medio ambiente y salvaguardias del BID, incluyendo la Política OP-703 (B.6), para la población en general (actores sociales, partes interesadas y grupos potencialmente afectados), la Política OP-765 para las consultas con comunidades indígenas, y la Política OP-710 para la

- población (viviendas y comercios) a ser reubicada, sujeta a desplazamiento económico, afectada en términos de restricciones de acceso, o afectaciones a mejoras, entre otros.
- iii. El PC deberá incluir una metodología que conceptualice las consultas como un proceso con varias actividades, y que guíe la realización de eventos tomando en cuenta las características socioeconómicas y culturales de los pobladores, adaptando los contenidos a un lenguaje que la población pueda entender, que se realice en horarios que sean convenientes para ellos, que permita la participación de un sector representativo de la población, que identifique las necesidades específicas de los grupos vulnerables identificados, y que tome en cuenta los mecanismos de toma de decisiones de la población local, y que considere las diferencias de género para promover la participación de las mujeres.
 - iv. El PC deberá incluir un análisis de los actores involucrados, los cuales deberán incluir partes interesadas, y especialmente la población potencialmente afectada por las actividades del proyecto, incluyendo un análisis que permita identificar a los actores sociales más vulnerables.
 - v. El PC deberá definir la estructura de los eventos de consulta, los cuales incluyan (a) una breve descripción del proyecto; (b) una explicación de los principales impactos sociales y ambientales del proyecto; (c) una explicación de las medidas de gestión ambiental y social previstas para evitar, reducir, mitigar y/o compensar por los potenciales impactos adversos, y la existencia del mecanismo de quejas y reclamos al cual la población puede acceder.
 - vi. El PC deberá incluir un resumen de las principales inquietudes, preocupaciones y comentarios de los actores involucrados incluidos en el proceso de consulta, y una descripción de cómo estas preocupaciones se respondieron y/o se tomaron en consideración por parte del ente ejecutor (tentativamente usando un formato de tabla con dos columnas que permita comparar ambos rubros).
 - vii. El PC deberá incluir (a) una memoria descriptiva y analítica respecto a los avances ya realizados en el proceso de consultas hasta la fecha de su presentación, como parte de la elaboración de la primera ronda de consultas (incluyendo la documentación de sustento existente, como listas de asistencia, fechas, fotografías, videos, agendas de eventos de consulta, modelos de convocatorias, invitaciones, notas de prensa, etc.); y (b) una planificación detallada acerca de cómo se realizarán las consultas públicas como parte de la segunda ronda de consultas (incluyendo cronogramas tentativos, secuencia de actividades, responsables, grupos priorizados, actualización de actores relevantes, etc.).
 - viii. El PC deberá incluir mecanismos para dar continuidad a las acciones después que las consultas previstas se hayan ejecutado, sentando las bases para las actividades de relacionamiento comunitario y las comunicaciones del proyecto.
 - ix. El PC se publicará en los portales virtuales (páginas web) del MOPC y del BID, en el marco del cumplimiento a la Política de Acceso a la Información (OP-102) del BID. Una vez que el proceso de consultas haya concluido (Plan de Consultas completamente ejecutado), el MOPC preparará un reporte del proceso de consultas públicas realizadas, el cual también se publicará.

Los instrumentos de gestión ambiental y social deberán estar listos, en versión publicable y con calidad de documento publicable, antes de la misión de análisis de la presente operación, prevista para el 7 de agosto del 2017. Estos documentos incluyen el AAS, PGAS, ASC, PRI, Plan de Consultas (el cual incluya el reporte sobre la ejecución de la primera ronda de consultas), entre otros planes asociados al AAS o PGAS que los consultores socio ambientales consideren necesario incluir.

EL BID apoyará la preparación de los instrumentos de gestión ambiental y social a través de consultores que faciliten la recopilación de información y redacción de dichos documentos en base a la documentación ambiental y social existente, información nueva a la que puedan acceder, y aquella información a ser generada y/o proporcionada por el MOPC.

En cumplimiento de la Política de Acceso a Información del BID (OP-102), los borradores y versiones finales de los instrumentos de gestión ambiental y social del proyecto se publicarán tanto por el ente ejecutor como por el BID en sus portales virtuales una vez que se encuentren disponibles.

Para reducir la ocurrencia de accidentes de tránsito sobre la población de las comunidades indígenas más expuestas por la ruta, se analizarán las posibilidades de incluir medidas de ingeniería en el diseño para manejar el tema de seguridad vial, especialmente en las zonas de la ruta colindantes con las comunidades indígenas Santa Teresita y Cayim ò Clim.

El proyecto incluirá un presupuesto para la gestión de los temas ambientales y sociales por un monto aproximado del 2% del costo de todo el proyecto, el cual equivale aproximadamente a USD 11,2 millones. Adicionalmente, el proyecto destinará el 1% del costo del proyecto a la adquisición de certificados ambientales, en cumplimiento de la normativa legal del Paraguay (Ley 3001/06 de Valoración y Retribución de Servicios Ambientales, estimada en USD 5,6 millones).

Para continuar con el apoyo del Banco y contribuir a la sostenibilidad de esta operación, el Banco programará, en coordinación con la Agencia Ejecutora, una misión de análisis, a realizarse tentativamente en agosto del 2017, la cual incluirá los temas ambientales y sociales. Durante esta misión el Banco analizará el alcance de los impactos y riesgos ambientales y sociales del proyecto en mayor detalle, incluyendo temas como los procedimientos para la gestión de campamentos de trabajadores, facilidades asociadas, y pasos de fauna y seguridad vial, entre otros.

Oportunidades para adicionalidad del BID

La presente operación presenta una potencial oportunidad para la implementación de acciones socio-ambientales significativas, particularmente en las siguientes áreas:

1. Pagos por Servicios Ambientales (Ver Anexo 4), particularmente en cuanto al apoyo al ejecutor para la operacionalización de este requerimiento legal.
2. Mejoramiento de la Seguridad Vial
3. Oportunidades para Comunidades Indígenas, las cuales se definirán en base a los resultados del Análisis Socio Cultural, pero que se anticipa contribuirán al desarrollo indígena de la zona.
4. Adaptación al Cambio Climático

Cuadro Anexo: Operación bajo Cumplimiento de Políticas de Salvaguardias del BID

- Anexo 1: Cumplimiento de la Operación con las Políticas de Salvaguardias del BID

Anexos Adicionales

Información adicional sobre los temas mencionados se encuentran en los siguientes anexos:

- Anexo 2: Mapa de Ubicación del Proyecto
- Anexo 3: Mapas Preliminares de Comunidades Indígenas en el Área de Influencia
- Anexo 4: Ecorregiones del Paraguay y Áreas de Pagos por Servicios Ambientales.

Anexo 1. Cumplimiento de la Operación con las Políticas de Salvaguardias del BID

Políticas / Directrices	Aspectos Pertinentes de Políticas/Directrices	Pertinencia de Políticas/Directrices	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias				
B.1 Políticas del Banco	Cumplimiento con las políticas del Banco	Aplicable	Exigencia del cumplimiento con las políticas del BID	Análisis de las políticas y directivas de salvaguardia que aplican a la presente operación.
B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales	Se espera que la operación cumpla el marco regulatorio del Paraguay	Aplicable	Exigencia del cumplimiento de la legislación y regulaciones nacionales	Descripción del contexto e implicancias de las leyes, normas y convenios internacionales relevantes y aplicables al Proyecto.
B.3 Pre evaluación y Clasificación	Esta operación fue pre evaluada y clasificada en la Categoría B, de acuerdo con sus potenciales impactos ambientales y sociales	Aplicable	Los potenciales impactos y riesgos ambientales y sociales a ser ocasionados por el Proyecto son moderados, y se podrían manejar con los planes de gestión ambientales y sociales indicados en la presente EAS.	Cumplida (ver filtros de salvaguardia), y sujeta a confirmación, dependiendo de los resultados de los estudios ambientales y sociales a elaborarse, así como también de posibles cambios en los diseños.
B.4 Otros Factores de Riesgo	Existencia de facilidades asociadas, potenciales pasivos ambientales, y riesgo generado por el contexto en el que el proyecto operará.	Aplicable	Existencia de facilidades asociadas (como campamentos de obra, plantas asfálticas, áreas de préstamos, canteras, entre otros), a definirse en el AAS.	El AAS y sus planes de gestión incluirán una descripción y análisis del contexto socioeconómico, ambiental e institucional, identificación de posibles impactos y riesgos, e instrumentos de gestión

			Presencia de un riesgo contextual debido a la existencia de un contexto social complejo en la zona en la cual intervendrá el Proyecto, particularmente debido a la presencia de comunidades indígenas en la zona.	ambiental y social que estarán disponibles para su revisión por parte del Banco antes de la misión de análisis del proyecto
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales	Análisis Ambiental y Social (AAS), conteniendo un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS)	Aplicable	Exigencia del cumplimiento del marco regulatorio y las políticas del BID	Se han contratado consultores para la preparación de un AAS y PGAS, los cuales estarán listos antes de la misión de análisis de Banco
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Sociales	Plan de Reasentamiento, Análisis Socio Cultural, Plan de Consultas, Mecanismo de Quejas y Reclamos	Aplicable	Exigencia del cumplimiento del marco regulatorio y las políticas del BID	El AAS incluirá un Plan de Reasentamiento, un Análisis Socio Cultural, un Plan de Consultas, un Mecanismo de Quejas y Reclamos, y una sección sobre género, entre otros, los cuales incluirán medidas de gestión que se integrarán al PGAS
B.6 Consultas	Plan de Consultas Públicas	Aplicable	Exigencia del cumplimiento del marco regulatorio y las políticas del BID	El AAS incluirá un Plan de Consultas, el cual contendrá dos rondas de consultas. Los resultados de la primera ronda de consultas se presentarán antes de la misión de análisis del proyecto.

B.7 Supervisión y Cumplimiento	Se anticipa que el BID supervise el grado de cumplimiento de la operación por parte del MOPC	Aplicable	Exigencia del cumplimiento del marco regulatorio y las políticas del BID	El PGAS incluirá criterios e indicadores para su futura supervisión. El PGAS incluirá recomendaciones respecto a las necesidades de supervisión.
B.8 Impactos Transfronterizos	Impactos transfronterizos	N/A	No se esperan impactos directos o indirectos a países vecinos	N/A
B.9 Hábitats Naturales	Potenciales impactos directos e indirectos a hábitats naturales	Aplicable	Exigencia del cumplimiento del marco regulatorio y las políticas del BID	El AAS incluirá una descripción y análisis detallado de los potenciales impactos directos e indirectos sobre los ecosistemas naturales en la zona de influencia del Proyecto
B.9 Especies Invasoras	N/A	No aplicable	No se introducirán especies invasoras exóticas	N/A
B.9 Sitios Culturales	Posibles impactos al patrimonio cultural	No aplicable	No se esperan impactos a sitios culturales/históricos	Debido a la naturaleza de las obras previstas no se esperan impactos a sitios culturales. Sin embargo, se verificará la existencia de procedimientos para hallazgos fortuitos.
B.10 Materiales Peligrosos	Por el uso de lubricantes, combustibles, asfalto, solventes y similares.	Aplicable	Exigencia del cumplimiento del marco regulatorio y las políticas del BID	Descripción detallada de los potenciales impactos directos e indirectos durante la rehabilitación y operación del proyecto. Gestión de materiales

				peligrosos como parte del PGAS.
B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación	Generación de molestias a los vecinos por ruido y polvo, presencia de maquinarias pesadas, movimiento de suelo, etc.	Aplicable	Exigencia del cumplimiento del marco regulatorio y las políticas del BID	Descripción detallada de los potenciales impactos directos e indirectos durante la rehabilitación y operación del proyecto. Preparación del PGAS.
B.12 Proyectos en Construcción	N/A	No aplicable	No se encuentra en construcción	N/A
B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo		No aplicable	No es operación B.13	N/A
B.14 Préstamos Multifase o Repetidos	N/A	No aplicable	No es multifase	N/A
B.15 Operaciones de Cofinanciamiento	Operación a ser potencialmente cofinanciada por el BID y la CAF	Aplicable	Operación potencialmente cofinanciada por el BID y la CAF	Descripción en el AAS de los requerimientos de cada institución en cuanto a aspectos ambientales y sociales. Durante la misión de análisis se verificará que los planes de gestión sean consistentes con los requerimientos de los entes financieros, y se definirán criterios para integrar los requerimientos de gestión ambiental y social del BID y de la CAF.
B.16 Sistemas Nacionales	N/A	No aplicable	No se utilizarán sistemas nacionales	N/A

B.17 Adquisiciones	Existencia de contrataciones de bienes y servicios	Aplicable	Exigencia del cumplimiento del marco regulatorio y las políticas del BID	Descripción en el AAS de las implicancias del proceso de adquisiciones para asegurar normas ambientales y sociales
OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales				
Evaluación del Riesgo de Desastres	Riesgo bajo por posibles inundaciones leves y temporales por el tipo de suelo arcilloso y drenaje deficiente.	Aplicable	Exigencia del cumplimiento del marco regulatorio y las políticas del BID	Descripción en el AAS de las implicancias del sistema de drenaje y su mejoramiento como medida de mitigación dentro del PGAS, considerando la naturaleza de los suelos en el área del proyecto.
Plan de Acción del Riesgo de Desastres	N/A	No aplicable	El análisis preliminar realizado por el BID indica que el riesgo de desastres en la zona donde se implementara el proyecto es bajo, por lo tanto, no se requerirá un plan específico para su gestión. Este tema también se incluirá en el AAS.	N/A
OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario				
Minimización del Reasentamiento	Evitar, cuando sea posible, la necesidad del reasentamiento	Aplicable	Se analizarán opciones para evitar y minimizar la necesidad de	El proyecto identificará las afectaciones que involucren reasentamiento, e incluirá un Plan de Reasentamiento

			reasentamiento involuntario	Involuntario (PRI), a ser preparado en base a los requerimientos de la política OP-710 del BID.
Consultas del Plan de Reasentamiento	Adoptar un enfoque participativo donde los afectados sean consultados	Aplicable	Se deberá promover una participación de los afectados en la identificación de las alternativas de reasentamiento	La metodología de elaboración del PRI incluirá actividades de consulta personalizadas con los potenciales afectados
Análisis del Riesgo de Empobrecimiento	Evitar situaciones que conduzcan al empobrecimiento de los afectados	Aplicable	El desplazamiento físico y/o económico podría conducir al empobrecimiento de los afectados	Se espera que el PRI incluya un análisis acerca de la situación de vulnerabilidad de la población afectada y su riesgo de empobrecimiento, el cual debería guiar las medidas de gestión del PRI
Plan de Reasentamiento o Marco de Reasentamiento (Previo a la Misión de Análisis / Aprobación del Directorio)	El Plan de Reasentamiento deberá elaborarse durante la etapa de preparación del proyecto	Aplicable	Requerimiento de la política de reasentamiento involuntario del Banco	Se espera que la versión en borrador del PRI esté lista antes de la misión de análisis del proyecto, y la versión final antes de enviarse para su aprobación por parte del Directorio del Banco
Programa de Restauración del Modo de Vida	Restaurar las condiciones de vida de los afectados en condiciones similares o mejores	Aplicable	El desplazamiento físico y/o económico podría crear impactos negativos en los medios de subsistencia de los afectados	Se espera que el PRI incluya medidas de gestión para restaurar las condiciones de vida de los que resulten afectados

Consentimiento (Pueblos Indígenas y otras Minorías Étnicas Rurales)	En caso de personas indígenas a ser desplazadas, se deberá obtener su consentimiento	Potencialmente aplicable (en caso que se confirme la presencia de afectados indígenas a ser desplazados)	Requerimiento de la política de reasentamiento involuntario del Banco	El PRI analizará si algunos de los afectados a desplazarse son indígenas. De ser el caso, se requerirá de su consentimiento antes de implementar cualquier acción de reasentamiento
OP-765 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas				
Evaluación Sociocultural	Analizar los potenciales impactos adversos del proyecto en pueblos indígenas	Aplicable	Requerimiento de la política de pueblos indígenas del Banco	Se preparará un Análisis Socio Cultural, el cual analizará los potenciales impactos adversos del proyecto específicos para pueblos indígenas e incluirá medidas de gestión
Negociaciones de Buena Fe	Negociaciones de buena fe se requieren en casos de potenciales impactos adversos	Por confirmarse	El Análisis Socio Cultural identificará los posibles impactos adversos y la necesidad de realizar negociaciones con los potenciales afectados	En caso de identificarse impactos adversos el Análisis Socio Cultural incluirá recomendaciones para realizar negociaciones de buena fe para buscar soluciones
Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados	Acuerdos requeridos en casos de potenciales impactos adversos particularmente significativos	N/A	N/A	No se anticipa que el proyecto genere impactos adversos particularmente significativos en pueblos indígenas que generen la necesidad de obtener su consentimiento. Sin embargo, en algunos casos se podrán gestionar acuerdos voluntarios, según se considere necesario.

Plan o Marco de Protección, Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas previo a Aprobación del Directorio	Aplicación de la política de pueblos indígenas OP-765	Aplicable	Necesidad de operacionalizar los requerimientos aplicables de la política OP-765	El Análisis Socio Cultural, incluirá medidas de gestión, en función a los resultados del análisis
Evaluación y Tratamiento de Cuestiones Discriminatorias	Se deberá analizar el riesgo de situaciones discriminatoria en el proyecto	Aplicable	Prevenir la discriminación y exclusión de pueblos indígenas	El Análisis socio Cultural analizará el potencial riesgo de situaciones discriminatorias para poblaciones indígenas
Impactos Transfronterizos Afrontados	N/A	N/A	N/A	N/A
Impactos sobre Pueblos Indígenas Aislados	N/A	N/A	N/A	N/A
OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo				
Acceso desigual a los beneficios del proyecto / medidas de compensación	Se deberá analizar el riesgo de exclusión en el acceso a beneficios por motivos de género	Aplicable	Requerimiento de la política OP-761	El AAS incluirá una sección sobre género, donde se analizará el riesgo de exclusión de género y las medidas que resulten necesarias
Introducción desigual de trabajo no remunerado	N/A	N/A	N/A	N/A
Aumento del riesgo de violencia de género, incluyendo la explotación sexual, trata de personas y enfermedades de transmisión sexual	Se deberá analizar el riesgo de intensificación de impactos desiguales por género	Por confirmarse	Requerimiento de la política OP-761	El AAS analizará el riesgo de intensificación enfermedades de transmisión sexual y otros riesgos de género, y de ser necesario se incluirán medidas para reforzar los procedimientos existentes
Desglose de Información de Impacto por Género	Se deberá incluir una desagregación por género en la información del	Aplicable	Necesidad de operacionalizar los requerimientos aplicables de la política OP-761	El AAS incluirá una sección sobre género, donde se analizarán las áreas clave donde se necesita contar con

	proyecto en áreas clave			información desagregada en el proyecto
OP-102 Política de Acceso a la Información				
Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales ¹ Previo a la Misión de Análisis, QRR y envió de los documentos al Directorio ²	ESS, ESMR y documentos del Análisis Ambiental y Social (AAS, PGAS, PRI, ASC, Plan de Consultas, etc.)	Aplicable	Exigencia del cumplimiento del marco regulatorio y las políticas del BID	Publicación del borrador del AAS (conteniendo un capítulo de género), PGAS, ASC, PRI, y Plan de Consultas antes de la misión de análisis.
Disposiciones para la Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del Proyecto	Publicación de documentos de gestión ambiental y social del proyecto	Aplicable	Exigencia del cumplimiento del marco regulatorio y las políticas del BID	Publicación de los documentos socio ambientales en el plazo establecido, de acuerdo a lo establecido en las políticas de salvaguardia del BID y el PGAS.

¹ Evaluaciones Ambientales y Sociales incluyen los EIAS, PGAS, PRI, MRI y MGAS.

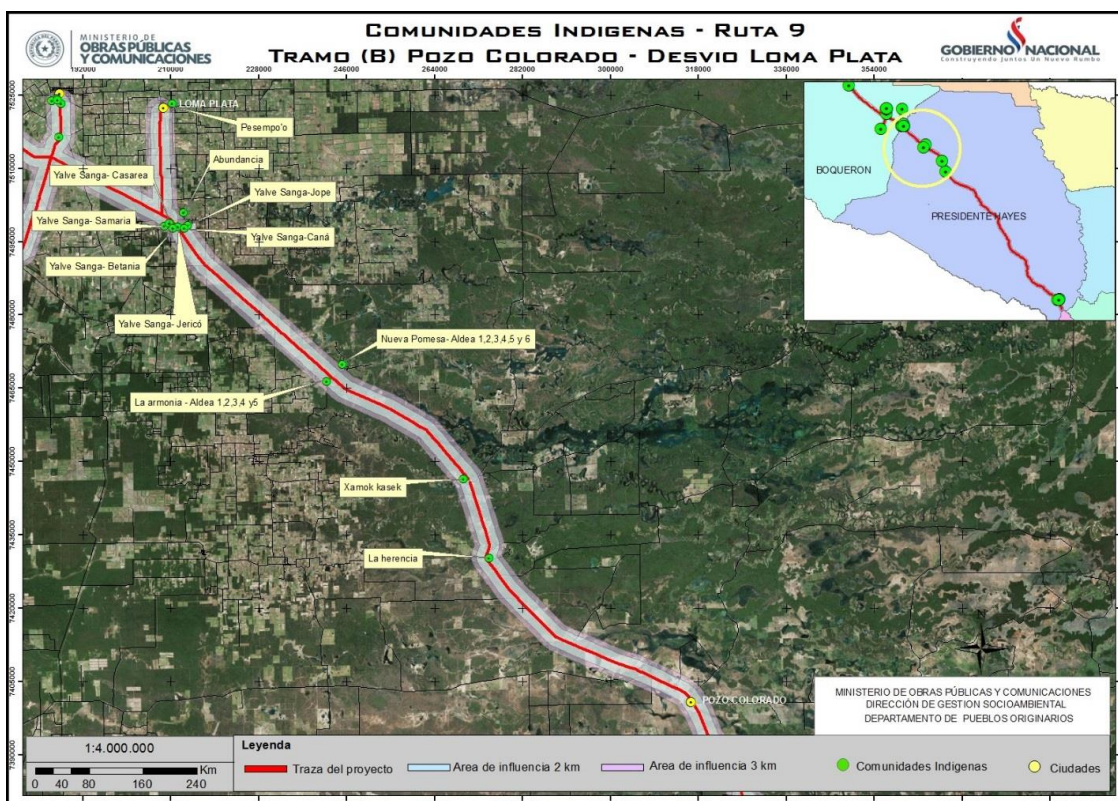
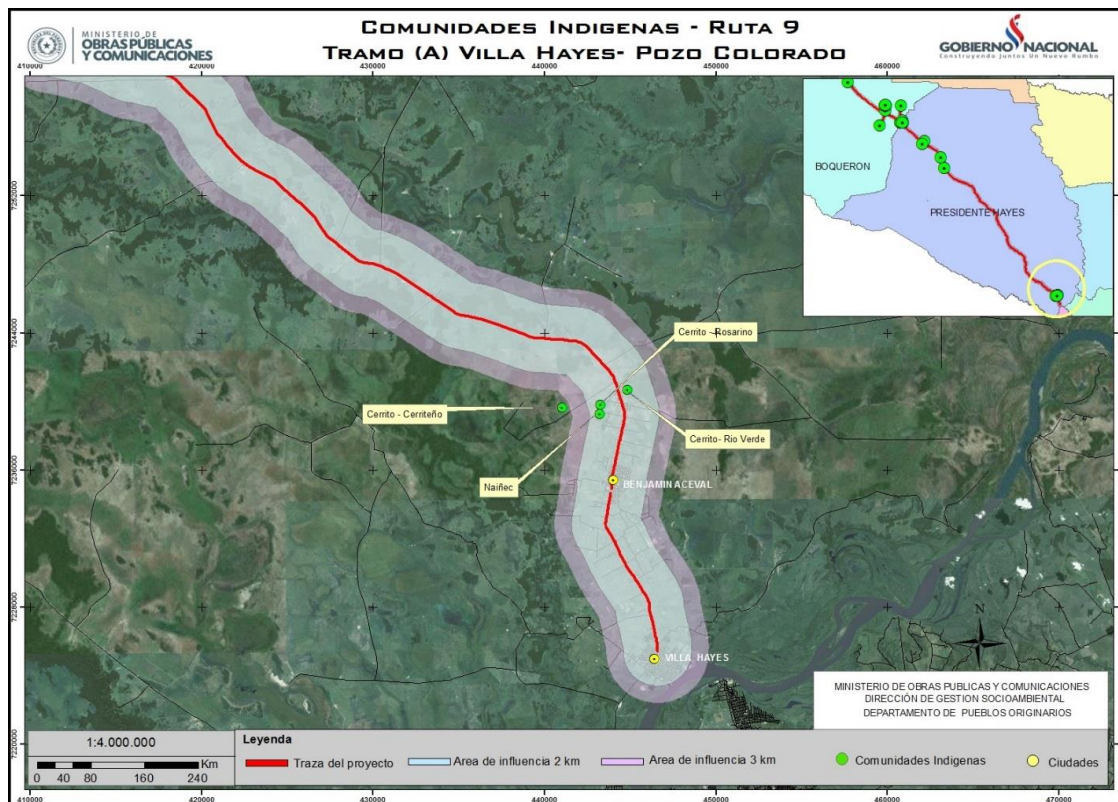
² Por favor referirse a los Protocolos para la Documentación y Divulgación de Información ambiental, social y de higiene y seguridad para más detalles sobre el momento de divulgación de las diferentes Evaluaciones Ambientales y Sociales.

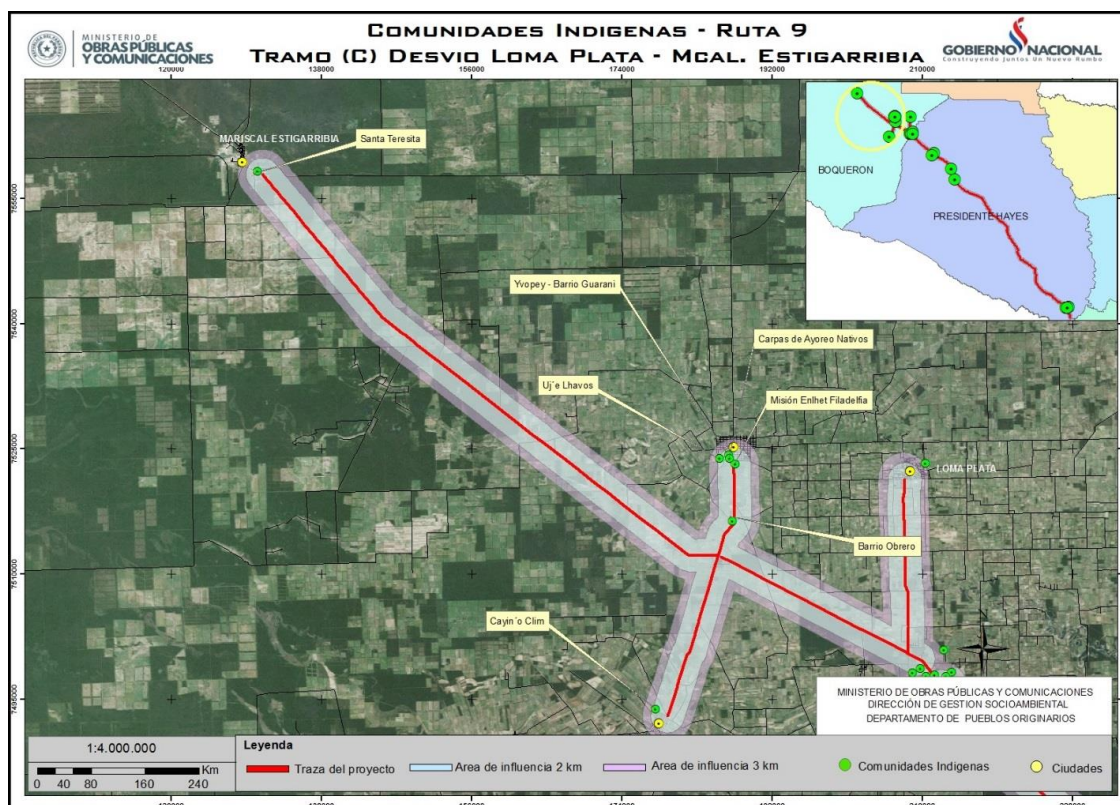
Anexo 2. Proyecto desde el Km50 Cerrito, hasta Km525 Mariscal Estigarribia:

(FUENTE MOPC)



Anexo 3. Mapas Preliminares de Comunidades Indígenas en el Área de Influencia Indirecta (FUENTE: MOPC)





Anexo 4: Ecorregiones y Áreas Certificada para Servicios Ambientales (FUENTE: Secretaría del Ambiente)



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		Concluido
	Plan maestro de transporte e Infraestructura del Paraguay – Resumen ejecutivo		Concluido
	Plan nacional de logística		Concluido
	Estudio de costos logísticos		Concluido
	Informe de sistema de gestión vial del MOPC		Concluido
	Plan nacional de seguridad vial		Concluido
	Lecciones aprendidas del sector transporte en Paraguay		Concluido
	Proyecto ejecutivo de rehabilitación Ruta N° 9 y accesos		Concluido
	Actualización del análisis geotécnico de la estructura de pavimentos	Mayo 2017	
	Actualización del conteo de tránsito	Mayo 2017	
	Medición de rugosidad del pavimento	Mayo 2017	
	Estudio de análisis estructural de puentes	Mayo 2017	
	Estudios hidrológicos y de adaptación al cambio climático	Junio 2017	
	Actualización de estudios técnicos de ingeniería	Junio 2017	
Análisis del costo del proyecto y su viabilidad económica	Documentación para el SNIP – proyecto 2015		Concluido
	Actualización de evaluación económica	Julio 2017	
	Actualización de documentación para el SNIP	Agosto 2017	
Administración financiera/fiduciaria. Ambiente de control	Análisis de capacidad institucional de la UEP-MOPC, insumo para anexo fiduciario del POD	Junio 2017	
Taller de gestión de riesgos	Realización de taller de gestión de riesgos	Agosto 2017	
Componente socioambiental	Análisis del medio biótico y suelos	Junio 2017	
	Análisis sociocultural – componente indígena	Junio 2017	
	Análisis del medio físico y socioeconómico	Junio 2017	
	Análisis social y plan de reasentamiento involuntario	Julio 2017	
	Preparación del plan de consultas públicas	Mayo 2017	
	Informe de análisis socio ambiental (compilado), insumo para el IGAS	Julio 2017	

CONFIDENCIAL

¹ 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).