

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PERÚ

**PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL PARA LA COMPETITIVIDAD 2
(PROREGION 2)**

(PE-L1279)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Mauro Alem (TSP/CPE), Jefe de Equipo; Krista Lucenti (INT/TIN), Jaime Fernandez-Baca (CSD/CCS) y Rafael Capristán (INE/TSP), Jefes de Equipo Alternos; Juan Manuel Leaña, Wendy Moreano, Fabiola Espinoza y Richard Mix (INE/TSP); Javier Jiménez (LEG/SGO); Julio Rojas y Nicolás Bujak (VPS/ESG); Ana Iju (CSD/CCS); Abel Cuba y Freddy Andara (VPC/FMP); y Pamela Guadeamus (CAN/CPE).

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

PERFIL DE PROYECTO

PERÚ

I. DATOS BÁSICOS

Nombre del Proyecto:	Programa de Infraestructura Vial para la Competitividad 2 (PROREGION 2)		
Número de Proyecto:	PE-L1279		
Equipo de Proyecto:	Mauro Alem (TSP/CPE), Jefe de Equipo; Krista Lucenti (INT/TIN), Jaime Fernandez-Baca (CSD/CCS) y Rafael Capristán (INE/TSP), Jefes de Equipo Alternos; Juan Manuel Leaño, Wendy Moreano, Fabiola Espinoza y Richard Mix (INE/TSP); Javier Jiménez (LEG/SGO); Julio Rojas y Nicolás Bujak (VPS/ESG); Ana Iju (CSD/CCS); Abel Cuba y Freddy Andara (VPC/FMP); y Pamela Guadeamus (CAN/CPE)		
Prestatario:	República de Perú		
Organismo Ejecutor:	Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC): Provías Descentralizado (PVD)		
Plan Financiero:	BID (Capital Ordinario):	US\$300.000.000	
	Local:	US\$360.000.000	
	Total:	US\$660.000.000	
Marco de Políticas Ambientales y Sociales:	NDAS:	NDAS 1, NDAS 2, NDAS 3, NDAS 4, NDAS 5, NDAS 6, NDAS 7, NDAS 8, NDAS 9 y NDAS 10	
	Clasificación:	B	

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Antecedentes.** Perú creció a 4% anual promedio en los últimos 20 años. Tras contraerse en 2020, la economía creció 13,3%¹ en 2021, recuperando su nivel prepandemia. La actividad económica recuperaría una tasa de crecimiento de 4,1%² hacia 2023-2025, impulsada por demanda interna, con inversiones en sectores tradicionales e infraestructura pública, y externa, por la recuperación económica global.
- 2.2 **Relevancia de la infraestructura vial en la competitividad.** La deficiente infraestructura en la Red Vial Departamental (RVD) explica el bajo desempeño

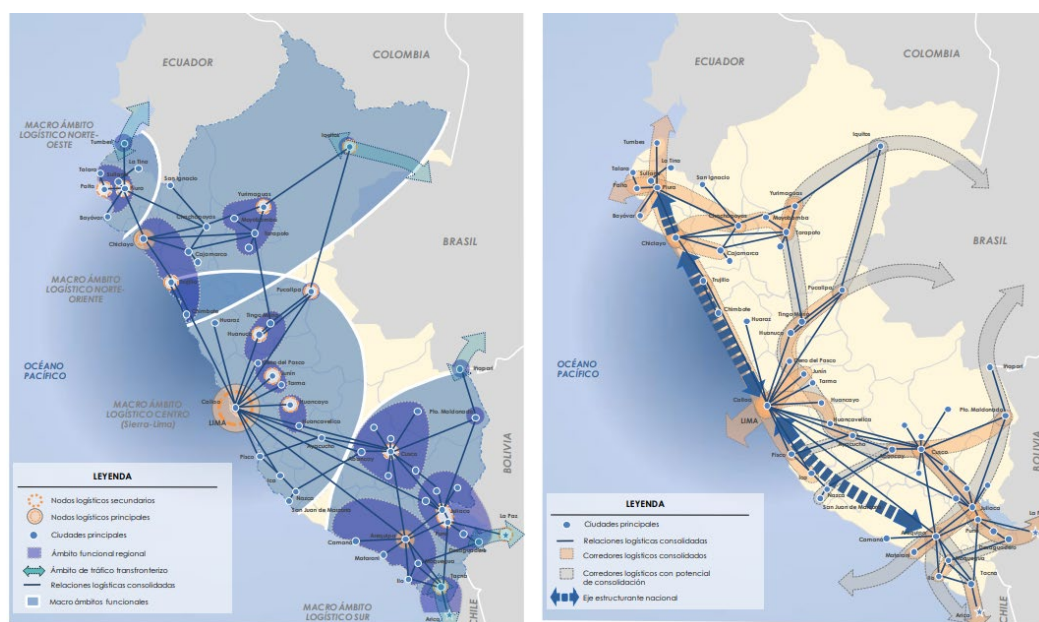
¹ Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

² Marco Macroeconómico Multianual, Ministerio de Economía y Finanzas (MEF, 2021).

logístico de cadenas de exportación agrícolas no tradicionales³. El 85% de los 27.824 km de la RVD permanecen sin pavimentar⁴, dificultando el acceso de productores del interior del país a mercados de consumo e insumos, implicando altos costos logísticos.

- 2.3 **Sistema logístico peruano.** La oferta logística se concentra en El Callao⁵, puerto que conecta un sistema de 22 corredores principales y dos ejes estructurantes con cadenas logísticas globales⁶ (Figura 1). Perú busca capitalizar esta condición promoviendo un modelo de mejora de servicios logísticos a nivel subnacional, que incremente los estándares de servicio de Corredores Viales Alimentadores (CVA) conectados a corredores principales, integrando áreas productivas y generando crecimiento y empleo. Bajo el análisis de 64 cadenas logísticas⁷, que abarcan sobre 95% del comercio exterior, el Programa PROREGION⁸ prioriza la mejora de 42 CVA, abarcando 15.000 km (54% de la RVD).

Figura 1: Corredores logísticos principales



Fuente: Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte (2014).

- 2.4 **Diagnóstico.** La calidad de las carreteras es el aspecto peor calificado en índices globales de competitividad y desempeño logístico⁹. En 2017, la RVD pavimentada (3.696 km) y no pavimentada (21.608 km) contaban con el 89,5% y el 40,7% de

³ Estudio de Preinversión, PROREGION 2.

⁴ Estudio de Preinversión, PROREGION 1.

⁵ Según el [Plan de Desarrollo de Servicios Logísticos de Transporte](#) y el Plan de Desarrollo de Servicios Logísticos a Nivel Subnacional.

⁶ Son cadenas logísticas que no quedan enmarcadas en un único territorio nacional.

⁷ De las cadenas identificadas, 21 tienen centros de producción que se localizan en el ámbito subnacional (departamental y vecinal), cuyos demandantes son pymes.

⁸ La primera etapa de PROREGION inició en 2018 e intervino 18 CVA a lo largo de 4.928 km; la segunda etapa, que se implementará en 2023, comprende 13 CVA y 4.727 km de longitud; quedando una última etapa de 11 CVA y 5.150 km de longitud.

⁹ Reporte Global de Competitividad ([Foro Económico Mundial, 2020](#)) y de Desempeño Logístico ([Banco Mundial, 2018](#)).

sus vías en condiciones inadecuadas, respectivamente¹⁰. Además, los tiempos de tránsito en los CVA son elevados y gran parte de la RVD no soporta niveles de tráfico pesado¹¹.

- 2.5 **Costos logísticos en cadenas productivas.** La inversión para mejorar los estándares de servicio y asegurar la transitabilidad de la RVD resulta insuficiente (§2.4). Las interrupciones derivadas de eventos atribuibles a efectos del Cambio Climático (CC) agravan esta situación. El costo de transporte es el mayor de los costos logísticos en cadenas de exportación peruanas¹², alcanzando un tercio para el cacao y la quinua (Tabla 1), y ascendiendo al 50% al sumar los costos de daños en el traslado del producto. Los costos logísticos respecto al nivel de ventas de las empresas representan entre 15,7% y 21,1%, siendo mayores para las microempresas¹³.

Tabla 1: Costos logísticos en cinco cadenas productivas

Componente del Costo Logístico	Granel			Refrigerados	
	Cacao	Café	Quinua	Uva	Cebolla Amarilla
Transporte	32,2%	20,4%	33,8%	5,7%	6,6%
Mermas	20,3%	19,2%	18,4%	18,8%	9,8%
Carga y descarga	10,4%	9,6%	20,7%	6,9%	32,3%
Tratamiento	13,7%	11,2%	7,1%	41,6%	15,1%
Seguridad	13,1%	24,0%	4,1%	5,9%	12,4%

Fuente: Estudio de Preinversión, PROREGION 2.

- 2.6 **Identificación del problema.** Los inadecuados niveles de servicio en la RVD evidencian serios problemas de transitabilidad en los CVA, impactando negativamente en costos logísticos, desarrollo de cadenas productivas, exportaciones¹⁴ y accesibilidad a servicios y empleo. Además, persiste una baja resiliencia de los CVA ante desastres naturales¹⁵. Los costos de exportar desde Perú llegan a ser cinco veces más que en países desarrollados¹⁶.
- 2.7 **Justificación de la solución propuesta.** Perú requiere mejorar el estado de su RVD y asegurar estándares de servicio que promuevan la integración y conectividad de áreas productivas en territorios subnacionales con sus mercados y centros de acopio. Se propone mejorar los niveles de servicio en 13 CVA de la RVD¹⁷, identificados a través de cuatro criterios de priorización, mediante obras de mejoramiento y conservación en vías pertenecientes a sistemas logísticos. Las intervenciones reducirán tiempos y costos de transporte, incluyendo mejoras en seguridad vial y resiliencia al CC.

¹⁰ Es decir, que no cumplen con los niveles de servicio establecidos por las normas de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles.

¹¹ Plan de Desarrollo Logístico en Vías Subnacionales.

¹² Estudios sobre las cadenas de cacao, café, quinua, uva y cebolla ([Banco Mundial, 2016](#)).

¹³ Según la Encuesta Nacional de Logística para Perú, realizada en 2020 por el BID.

¹⁴ Notas de infraestructura de país. Región andina ([BID, 2019](#)).

¹⁵ Las características geográficas del territorio nacional ubican al Perú entre los 20 países en el mundo con mayor riesgo económico por amenazas de catástrofes naturales, tales como sismos, inundaciones, deslizamientos, heladas, entre otros (Banco Mundial, 2010).

¹⁶ El porcentaje del costo total del producto utilizado en costos logísticos: quinua (38%), cebolla (50%) y café (16%). El promedio en países miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OECD) es menor: 10% (MTC, 2022).

¹⁷ Con una meta estimada de 4.928 km.

- 2.8 **Evidencia empírica.** La evidencia muestra que las intervenciones en infraestructura vial subnacional mejoran la accesibilidad y generan impactos positivos en la productividad al reducir costos y tiempos de traslado¹⁸. La intervención apunta a resolver los principales cuellos de botella sobre la RVD¹⁹: (i) elevados tiempos de acceso a corredores principales; y (ii) altos Costos de Operación Vehicular (COV) por condiciones inapropiadas.
- 2.9 **Experiencias previas.** El Banco apoyó inicialmente la consolidación de los principales corredores logísticos y rutas nacionales, impulsando inversiones públicas para su rehabilitación y ampliación, incluyendo el apoyo a modelos de concesión. Luego, financió mejoras en la red subnacional, primero en caminos rurales²⁰, y recientemente en rutas departamentales con el programa PROREGION 1 ([5247/OC-PE](#)), aprobado en 2021 que presenta ejecución satisfactoria²¹. Entre los aspectos que agregan valor a esta operación destacan: (i) seguimiento digital de proyectos (CAPTUDATA); (ii) Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT) para recabar información en carreteras intervenidas; (iii) prácticas para incrementar la difusión y transparencia en procesos de licitación; y (iv) herramientas de gestión de activos viales, incluyendo medidas de mitigación y adaptación al CC.
- 2.10 **Infraestructura resiliente.** El fenómeno del Niño costero de 2017 evidenció la baja resiliencia de la infraestructura vial, afectando 7.000 km de la RVD. Las pérdidas del sector se estiman en US\$3.000 millones²². Esto respalda la necesidad de incluir variables que refuercen la resiliencia de la infraestructura desde su diseño.
- 2.11 **Género y diversidad.** En 2021, solo el 63,7% de las mujeres de 15 años y más participaba en actividades económicas, frente al 82,4% de los hombres²³, marcando brechas de participación laboral significativas²⁴. Existe una fuerte segregación ocupacional relacionada con brechas salariales y calidad del empleo²⁵. Particularmente, solo el 2% de las mujeres trabaja en transporte y comunicaciones²⁶. Además, en 2017 existían 3.351.919 Personas con Discapacidad (PcD) (10,4% de la población), donde el 55,2% era población inactiva²⁷. Persisten desafíos para alcanzar las cuotas mínimas de contratación de PcD²⁸.

¹⁸ Estudios de impacto y evaluaciones ex post confirman el vínculo entre productividad y conectividad del transporte (Diechmann et al., 2000; Henderson et al., 2001; Limao y Venables, 2001; Rattanatay, 2007; Banco de Desarrollo Asiático, 2008; Limi et al., 2015; entre otros).

¹⁹ Identificados en el Plan Nacional de Logística Subnacional.

²⁰ Programas de Caminos Rurales ([901/OC-PE](#), [1328/OC-PE](#), [1810/OC-PE](#)), operaciones ya concluidas, y el Programa de Apoyo al Transporte Subnacional (PATS) ([3587/OC-PE](#)), aún en ejecución.

²¹ Este programa cuenta con 100% de sus procesos de licitación ya convocados y seis procesos de adquisiciones previstos para la ejecución en cuatro CVA en 2022.

²² De acuerdo con el Plan de Reconstrucción aprobado por el gobierno en 2017.

²³ [CEPAL, 2021](#).

²⁴ [Banco Mundial, 2019](#).

²⁵ Perú tiene un índice de Duncan alto de 0,483 puntos, por sobre países como Brasil (0,473), México (0,468), Uruguay (0,46) y Ecuador (0,431) ([Das, S. y Kotikula, A. 2019](#)).

²⁶ Perú: Diagnóstico de la Cadena de Valor de la Provisión de Infraestructura de Transporte, su Operación y Servicios Conexos y Elaboración de un Plan de Acción de Género (BID, 2017).

²⁷ [Censo de 2017](#).

²⁸ La Ley N° 29.973 establece un mínimo de 5% de PcD en entidades públicas y 3% en empresas privadas.

- 2.12 **Digitalización.** El ciclo de proyectos no incorpora tecnologías que permitan una gestión integrada de activos viales en la RVD²⁹. Esta propuesta considera pilotos tecnológicos para el conteo de tráfico, monitoreo y gestión de activos viales³⁰.
- 2.13 **Alineación estratégica.** El programa está alineado con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2020-2023 (AB-3190-2) en los desafíos de: (i) Productividad e Innovación; y (ii) Integración Económica, mediante mejoramientos y conservación en la RVD, disminuyendo tiempos de viaje y COV. Asimismo, con las áreas transversales de: (i) CC y Sostenibilidad Ambiental, al incorporar conceptos de adaptación al CC en infraestructura; (ii) Igualdad de Género y Diversidad, al fomentar la participación de mujeres en el sector; y (iii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, por fortalecer capacidades técnicas del ejecutor.
- 2.14 El programa es consistente con: (i) la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5); y (ii) los Marcos Sectoriales de: (a) Integración y Comercio (GN-2715-11); (b) Transporte (GN-2740-12); y (c) CC (GN-2835-8). La operación contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2020-2023 (GN-2727-12), mediante los indicadores de “vías construidas o mejoradas (km)”, “beneficiarios de una mayor resiliencia a desastres y efectos del CC (n.º)” e “instituciones con capacidades gerenciales y de tecnología digital reforzadas (n.º)”.
- 2.15 El programa es consistente con la Estrategia de País del Grupo BID con Perú (2022-2026) (GN-3110-1) al mejorar la oferta de la infraestructura.
- 2.16 El programa complementa las iniciativas de mejora de la administración aduanera y de las operaciones de exportación e importación ([4725/OC-PE](#) y [3546/OC-PE](#)).
- 2.17 **Objetivos.** El objetivo específico es mejorar los sistemas logísticos subnacionales, a través de intervenciones en tramos priorizados de la RVD, que resultarán en reducción de los COV y de tiempos de viajes en las vías intervenidas. El logro de este objetivo específico contribuye al objetivo general de mejorar la competitividad e integración económica, con un enfoque en resiliencia al CC.
- 2.18 **Componente 1. Inversiones en mejoramiento y conservación por niveles de servicio (US\$612,4 millones).** Financiará: (i) contratación de intervenciones integrales en CVA, que incluyen: (a) estudios de transitabilidad, técnicos y socioambientales; (b) obras y trabajos de mejoramiento de la superficie de rodadura a nivel de solución básica, y medidas de seguridad vial, adaptación al CC y accesibilidad universal; (c) conservación de vías; y (d) servicio de atención de emergencias; (ii) actividades de supervisión; y (iii) estudios de solución definitiva³¹.

²⁹ Según los Indicadores del Sector de Transporte y Comunicaciones, del Programa Multianual de Inversiones 2019-2021, 100% de los caminos departamentales al 2017 no cuentan con SIT.

³⁰ Se consideran pilotos con sistemas de cámaras de video y tecnología de visión por computador para el conteo de tráfico, sensores de Internet de las Cosas (IoT, por sus siglas en inglés) para la medición de velocidad en zonas de mayor tránsito y conectividad para la transmisión de los datos recabados a los centros de control. Otras posibles intervenciones incluyen la adecuación e instalación de herramientas digitales basadas en *deep learning* desarrolladas por el BID para la gestión de activos viales y de la seguridad vial, tales como Pavimenta2 y VíaSegura.

³¹ Para intervención en vías con flujos de tráfico superiores a 1.000.000 de ejes equivalentes.

- 2.19 **Componente 2. Gestión del programa, seguimiento y monitoreo de los impactos del programa (US\$35,8 millones).** Financiará: (i) gestión de la Oficina de Gestión de Proyectos (PMO); (ii) evaluación de impactos; (iii) seguimiento y monitoreo; y (iv) control recurrente.
- 2.20 **Componente 3. Fortalecimiento institucional para la gestión integrada de transporte y competitividad (US\$11,8 millones).** Financiará: (i) difusión, sensibilización y gestión de riesgos sociales³²; (ii) fortalecimiento de la gestión de inversiones³³ y temas transversales de seguridad vial, digitalización, género, diversidad y adaptación al CC; y (iii) articulación con desarrollo local y productivo³⁴.
- 2.21 **Costo.** El costo total asciende a US\$660 millones, donde US\$300 millones serán financiados por Capital Ordinario (CO) del Banco y US\$360 millones como contrapartida local.
- 2.22 **Muestra Representativa (MR).** Se contará con una MR de al menos 30% del valor del programa, que será revisada durante la preparación de la operación, para garantizar el cumplimiento de los criterios de elegibilidad de monto y representatividad del tipo de inversión. Los criterios de elegibilidad de los proyectos se detallarán en la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD).
- 2.23 **Beneficiarios.** Los beneficiarios directos serán las principales cadenas productivas del país que utilizan la infraestructura de los CVA intervenidos y los habitantes de las regiones donde se ejecutan las intervenciones.
- 2.24 **Resultados esperados.** Se prevé reducir los COV y tiempos de viaje en los CVA intervenidos, así como el costo logístico como porcentaje de ventas de las empresas. Adicionalmente, se espera incrementar la producción en el área de influencia del programa, mejorar la gestión y resiliencia de activos viales y aumentar la participación sectorial de las mujeres.

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Modalidad.** El financiamiento será un Programa de Obras Múltiples (GOM), con obras de características similares e independientes, que serán seleccionadas con criterios de elegibilidad que incluyen, entre otros, aspectos técnicos y económicos, y la no selección de obras con clasificación ambiental “A” del Banco. El período de desembolsos es de cinco años.
- 3.2 **Organismo Ejecutor (OE).** El Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), a través de Provías Descentralizado (PVD), coordinará y administrará la ejecución del proyecto, incluidas las acciones de ejecución fiduciaria, supervisión de obras y temas sociales y ambientales. Si bien la competencia de la RVD es de los Gobiernos Regionales (GR), PVD cuenta con convenios específicos con cada GR para intervenir en dichas vías.
- 3.3 **Aspectos técnicos.** Las intervenciones previstas se consideran de baja complejidad técnica: mejora de la superficie de rodadura aplicando suelos estabilizados, recubrimientos bituminosos y otros de bajo costo para carreteras de

³² Incluye el fomento al acceso a oportunidades de empleo para mujeres en las cadenas de transporte.

³³ Incluyendo a los gobiernos regionales y empresas privadas.

³⁴ Incluye el análisis de brechas en cadenas de valor activas e identificación de cadenas adicionales con potencial exportador.

bajo tráfico. Se utilizará la geometría y plataforma existente de la vía, con mejoras geométricas puntuales con fines de seguridad vial, así como obras de arte menores, drenajes, medidas para reforzar la resiliencia al CC y actividades de conservación en puentes.

- 3.4 **Lecciones aprendidas.** Se incorporan lecciones aprendidas en la ejecución de proyectos en el país: (i) establecer límites a variaciones de obra; (ii) fortalecer la capacidad de gestión de PVD implementando una PMO; y (iii) involucrar a los GR como actor en el contrato de ejecución.

IV. RIESGOS AMBIENTALES Y SOCIALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 De acuerdo con el Marco de Políticas Ambientales y Sociales (MPAS) y con la información disponible hasta el momento, el programa ha sido clasificado como Categoría “B”, a ser confirmado durante el proceso de debida diligencia.
- 4.2 Las intervenciones se realizarán en vías regionales existentes. No se espera que se efectúen variantes ni que haya ensanchamiento de vías. Las actividades a desarrollar por la operación podrán generar riesgos e impactos ambientales y sociales negativos, localizados y de corta duración, tales como: excavación de materiales, movimiento de tierra y uso de maquinaria pesada, erosión, generación de polvo, ruido, aguas residuales y desechos, disrupción al tránsito y potenciales accidentes sobre las poblaciones colindantes con las vías, que incluyen centros poblados, comunidades campesinas altoandinas y comunidades nativas, así como posibles accidentes laborales, para los cuales se dispone de medidas de mitigación conocidas en el sector.
- 4.3 No se espera la necesidad de desplazamiento físico, ni adquisición de terreno para las actividades del programa, pero no se puede descartar desplazamiento económico temporario. No se espera la afectación diferencial por género o grupos vulnerables; no obstante, existe la posibilidad de afectación adversa mínima y temporaria a pueblos indígenas (comunidades campesinas o nativas).
- 4.4 Con respecto al patrimonio cultural, no se prevé afectación, aunque puede darse el caso de tener hallazgos fortuitos. En relación con biodiversidad y recursos naturales, si bien algunas intervenciones ocurrirán en áreas de influencia de hábitats naturales y críticos, no se espera pérdida cuantificable de valores de biodiversidad.
- 4.5 El riesgo de la operación es substancial, teniendo en cuenta la magnitud de las intervenciones, el contexto, y que para PVD será la primera operación donde aplicará el MPAS. El proyecto se clasifica de riesgo moderado de desastres y CC, tales como inundaciones, deslizamientos y eventos sísmicos. Al ser una GOM y habiendo revisado la información socioambiental disponible, se realizarán Evaluaciones Ambientales y Sociales (EAS) para las obras de la muestra, que incluirán Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS) y consultas. Para los proyectos fuera de la muestra se realizará un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS). El programa cumplirá con los hitos pertinentes de nuevo MPAS y las normas de desempeño para implementación y ejecución. El programa desarrollará un Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) específico y las consultas se realizarán de acuerdo al plan de participación de partes interesadas antes del Comité de Operaciones (OPC).

- 4.6 Sin perjuicio de la experiencia de PVD en la aplicación de políticas fiduciarias del Banco, se identificarán acciones de fortalecimiento en materia fiduciaria.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1 El Anexo V detalla los costos y cronograma de preparación del programa. Se estima la presentación a Revisión de Calidad y Riesgo (QRR) el 30 de marzo de 2023, a OPC en mayo y a Directorio en junio del mismo año. Se consideran US\$307.800 para apoyar la preparación de la operación, incluyendo recursos administrativos y de cooperación técnica.

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).



E&S Screening Filter

Operation Information

Operation Name	
Road Infrastructure Program for Regional Competitiveness 2 (PROREGION 2)	
Operation Number	PE-L1279

Operation Details

Organizational Unit	IDB Sector/Subsector
INE/TSP	SECONDARY ROADS
Type of Operation & Modality	Original IDB Amount
LON / GOM	\$300,000,000.00
Executing Agency	Borrower
PE-MTC	MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS 
ESG Primary Team Member	Team Leader
Julio Andres Rojas Lara	Mauro Alem
Toolkit Completion Date	Author
21/10/2022	Rojas Lara, Julio Andres
Applicable ESPs with requirements	
ESPS 1; ESPS 2; ESPS 3; ESPS 4; ESPS 5; ESPS 6; ESPS 7; ESPS 8; ESPS 9; ESPS 10	

Operation E&S Classification Summary

Environmental and Social Impact Categorization (ESIC)	B
Disaster and Climate Change Risk Classification (DCCRC)	Moderate
Environmental and Social Risk Rating (ESRR)	Substantial

Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

The operation will not have direct impacts associated with child labor or forced labor in the workforce.

The Executing Agency or other relevant entity (in relation to the operation) has a proven track record to respect and protect the fundamental principles and rights of workers (including fair treatment, commitment to non-discrimination, equal opportunity, protection of workers including workers in vulnerable situations, work accommodations, migrant workers' rights, collective bargaining and rights of association) and compliance with national employment and labor laws.



E&S Screening Filter

The operation will not result in the direct loss of employment (i.e. retrenchment).

The operation will not result in the indirect and/or cumulative loss of employment (i.e. retrenchment).

The Borrower will prepare and operate a Grievance Redress Mechanism for all workers (direct and contracted).

The operation will not cause indirect and/or cumulative impacts associated with accidents, injury, and disease arising from, associated with, or occurring in the course of work.

The operation will promote a sustainable use of resources including energy, water and raw materials.

The operation will not have direct negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of hazardous materials such as PCBs, Radiological Waste, Mercury, CFCs, etc.

The operation will not have indirect and/or cumulative negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of hazardous materials such as PCBs, Radiological Waste, Mercury, CFCs, etc.

The operation will not have direct negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of pesticides.

The operation will not have indirect and/or cumulative negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of pesticides.

The operation is not expected to or currently produce indirectly-cumulatively GHG emissions.

The operation is not considering alternatives to implement technically and financially feasible and cost-effective options to avoid or minimize project-related GHG emissions during the design and operation of the project.

The operation has no exposure to climate transition risks related with a loss of value of a project driven by the transition to a lower-carbon economy, result from extensive policy, legal, technology, and/or market changes to address climate change.

The project will not indirectly-cumulatively affect the public (including workers and their families) by exposing them to hazardous materials released by the project, particularly those that may be life threatening.

There is no potential for the project or project-related activities (e.g. the influx of temporary or permanent project labor, among others) to indirectly-cumulatively result in or exacerbate community exposure to water-related (i.e., waterborne, water-based, and vector-borne diseases) and/or communicable diseases (e.g. COVID).

The project's indirect and/or cumulative impacts on priority ecosystem services will not result in adverse health and safety risks and impacts to the project-affected people.

There is no potential for an emergency or unanticipated event to occur in the project area of influence that demands immediate action to prevent or reduce harm to people, property, and/or the environment.



E&S Screening Filter

There is no potential direct impacts to workers and project-affected people related to the use or arrangement of security services to safeguard personnel and/or property.

There is no potential indirect and/or cumulative impacts to workers and project-affected people related to the use or arrangement of security services to safeguard personnel and/or property.

The project will not lead to indirect and/or cumulative impacts related to physical, and/or economic displacement - Impacts include, and are not limited to, relocation; expropriation; loss of shelter; loss of land; loss of assets; restrictions on land and natural resources; loss of income; loss of livelihoods; loss of social safety net.

Vulnerable people will not be disproportionately affected by direct impacts related to land acquisition - people may be considered vulnerable by virtue of disability, state of health, indigenous status, gender identity, sexual orientation, religion, race, color, ethnicity, age, language, political or other opinion, national or social origin, property, birth, economic disadvantage, or social condition. Other vulnerable people include the elderly, children, single-headed households, refugees, internally displaced persons, natural resource dependent communities.

Vulnerable people will not be disproportionately affected by indirect and/or cumulative impacts related to land acquisition - people may be considered vulnerable by virtue of disability, state of health, indigenous status, gender identity, sexual orientation, religion, race, color, ethnicity, age, language, political or other opinion, national or social origin, property, birth, economic disadvantage, or social condition. Other vulnerable people include the elderly, children, single-headed households, refugees, internally displaced persons, natural resource dependent communities.

The operation doesn't have the indirect and/or cumulative potential, including through the supply chain, to implement project activities in critical natural habitat.

The operation is not expected to directly impact a legally protected area or an internationally recognized area.

The operation is not expected, including through the supply chain, to indirectly-cumulatively impact a legally protected area or an internationally recognized area.

The project will not directly introduce (intentionally or accidentally) alien, or non-native, species of flora and fauna that have the potential for invasive behavior in areas where they are not normally found.

The project will not indirectly-cumulatively, including through the supply chain, introduce (intentionally or accidentally) alien, or non-native, species of flora and fauna that have the potential for invasive behavior in areas where they are not normally found.

The project is not likely to adversely indirectly-cumulatively, including through the supply chain, impact ecosystem services.

Indigenous Peoples are not expected to be adversely impacted by indirect/cumulative project related land-acquisition or access restrictions. Note that all impacts on lands and natural resources subject to traditional ownership or under customary law requires FPIC.

The project doesn't have the potential to cause adverse direct impacts on Indigenous Peoples who live in isolation and initial contact.

The project doesn't have the potential to cause adverse indirect and/or cumulative impacts on Indigenous Peoples who live in isolation and initial contact.



E&S Screening Filter

The project is not expected to indirectly-cumulatively damage or negatively impact cultural heritage.

The project is not expected to directly damage or negatively impact critical cultural heritage.

The project is not expected to indirectly-cumulatively damage or negatively impact critical cultural heritage.

The project will not negatively indirectly-cumulatively affect people due to their gender, sexual orientation or gender identity.

The project is not expected to lead to indirect and/or cumulative risks and impacts associated with Sexual and Gender-based Violence.

The project will not potentially face direct barriers to equitable gender-based participation.

The project will not potentially face indirect and/or cumulative barriers to equitable gender-based participation.

ESPS 1 - Assessment and Management of Environmental and Social Risks and Impacts

The Executing Agency will conduct an Environmental and Social Assessment (ESA) or Environmental and Social Impact Assessment (ESIA) process for the project during preparation.

The Executing Agency will prepare and maintain an Environmental and Social Management System (ESMS) for the operation as defined under ESPS 1.

The Borrower/Executing Agency's has moderate organizational capacity and competency for managing environmental and social issues.

There are substantial levels of contextual risks associated with the project (e.g. political instability, oppression of communities, armed forces in the project area).

ESPS 2 - Labor and Working Conditions

The Executing Agency will prepare and maintain an Environmental and Social Management System (ESMS) for the operation with specific elements related to Labor and Working Conditions under ESPS 2.

The operation has the potential to have minor indirect and/or cumulative impacts associated with child labor or forced labor in the workforce.

The operation has the potential to cause moderate direct impacts associated with accidents, injury, and disease arising from, associated with, or occurring in the course of work.

ESPS 3 - Resource Efficiency and Pollution Prevention

The operation will have minor direct adverse impacts on human health and the environment due to pollution from project activities.

The operation will have minor indirect and/or cumulative adverse impacts on human health and the environment due to pollution from project activities.

The operation will generate minor direct impacts generated by solid waste (hazardous and/or non-



E&S Screening Filter

hazardous).

The operation will generate moderate indirect and/or cumulative impacts generated by solid waste (hazardous and/or non-hazardous).

The operation is expected to or currently produce directly GHG emissions (more than 25,000 tons of CO₂ equivalent per year).

ESPS 4 - Community Health, Safety, and Security

There are minor direct health and safety risks associated with the design of structural elements or components of the operation (e.g. existing or new buildings, earthworks, bridges, drainage, roadways, power stations, transmission and distribution poles, underground utilities, and dams), and/or road transport activities (e.g. transport of heavy or over-sized equipment) which could result in health and safety impacts to third parties and project-affected people.

There are minor indirect and/or cumulative health and safety risks associated with the design of structural elements or components of the operation (e.g. existing or new buildings, earthworks, bridges, drainage, roadways, power stations, transmission and distribution poles, underground utilities, and dams), and/or road transport activities (e.g. transport of heavy or over-sized equipment) which could result in health and safety impacts to third parties and project-affected people.

The project will potentially minorly directly affect the public (including workers and their families) by exposing them to hazardous materials released by the project, particularly those that may be life threatening.

There is minor potential for the project or project-related activities (e.g. the influx of temporary or permanent project labor, among others) to directly result in or exacerbate community exposure to water-related (i.e., waterborne, water-based, and vector-borne diseases) and/or communicable diseases (e.g. COVID).

The project's direct impacts on priority ecosystem services may result in minor adverse health and safety risks and impacts to the project-affected people.

Natural hazards, such as earthquakes, droughts, landslides, floods, wildfires, or others, including those caused or exacerbated by climate change, are likely to occur in the project area, and these may moderately impact the project, and/or the project may moderately exacerbate the risk from natural hazards to human life, property, and/or the environment.

ESPS 5 - Land Acquisition and Involuntary Resettlement

The project will lead to minor direct impacts related to physical, and/or economic displacement - Impacts include, and are not limited to, relocation; expropriation; loss of shelter; loss of land; loss of assets; restrictions on land and natural resources; loss of income; loss of livelihoods; loss of social safety net.

ESPS 6 - Biodiversity Conservation and Sustainable Management of Living Natural Resources

The operation has the potential to minorly directly impact modified habitat that include significant biodiversity value.

The operation has the potential, including through the supply chain, to minorly indirectly-cumulatively impact modified habitat that include significant biodiversity value.



E&S Screening Filter

The operation has the potential to minorly directly convert or degrade natural habitat.

The operation has the potential, including through the supply chain, to minorly indirectly-cumulatively convert or degrade natural habitat.

The operation has the minor direct potential to implement project activities in critical natural habitat.

The project is likely to adversely directly minorly impact ecosystem services.

ESPS 7 - Indigenous Peoples

The project has the potential to cause minor adverse direct impact on Indigenous Peoples. FPIC is required when there will be (i) impacts on lands and natural resources subject to traditional ownership or under customary use; (ii) Relocation of Indigenous Peoples from lands and natural resources subject to traditional ownership or under customary use; or (iii) significant impact on Cultural Heritage.

The project has the potential to cause minor adverse indirect/cumulative impact on Indigenous Peoples.

Indigenous Peoples will be adversely minorly impacted by direct project related land-acquisition or access restrictions. Note that all impacts on lands and natural resources subject to traditional ownership or under customary law requires FPIC.

ESPS 8 - Cultural Heritage

The project has the potential to minorly directly damage or negatively impact cultural heritage.

ESPS 9 - Gender Equality

The project will negatively minorly directly affect people due to their gender, sexual orientation or gender identity.

The project will potentially lead to minor direct risks and impacts associated with Sexual and Gender-based Violence.

ESPS 10 - Stakeholder Engagement and Information Disclosure

The Borrower will prepare a stakeholder engagement framework/plan for the lifetime of the program (including the equal participation of women and men and also take into account Indigenous Peoples, vulnerable groups when relevant).

The Borrower will engage in meaningful consultations and engagement with stakeholders which is free of manipulation, interference, coercion, discrimination, and intimidation.

The project will deal with a subject matter and/or be implemented in an area where the manipulation, interference, coercion, discrimination, and intimidation of stakeholders has been documented.

The Borrower will operate a Grievance Redress Mechanism at the Project level (direct and contracted).

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO



PERÚ

PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL PARA LA COMPETITIVIDAD 2 (PROREGION 2)

PE-L1279

RESUMEN DE LA REVISIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL INICIAL

20/10/2022

Este documento fue preparado por:
Julio Rojas y Nicolas Bujak (VPS/ESG)

con el apoyo del equipo del proyecto:
Mauro Alem (TSP/CPE), Jefe de Equipo; Krista Lucenti (INT/TIN), Jaime Fernandez-Baca (CSD/CCS) y Rafael Capristán (INE/TSP), Jefes de Equipo Alternos; Juan Manuel Leño, Wendy Moreano, Fabiola Espinoza y Richard Mix (INE/TSP); Javier Jiménez (LEG/SGO); Ana Iju (CSD/CCS); Abel Cuba y Freddy Andara (VPC/FMP); y Pamela Guadeamus (CAN/CPE).

Resumen de la revisión ambiental y social inicial	
Datos de la operación	
Número de la operación	PE-L1279
Sector/Subsector del BID	Transporte/ Vías secundarias
Tipo y modalidad de la operación	Préstamo de inversión, Global de obras múltiples (LON/GOM)
Clasificación de impacto ambiental y social inicial (ESIC)	B
Calificación inicial de riesgo de desastre (ESRR)	Substancial
Clasificación inicial de riesgo de desastre y cambio climático (DCCRC)	Moderado
Prestatario	Ministerio de Economía y Finanzas - Perú
Agencia Ejecutora	Ministerio de Transporte y Comunicaciones – Provías Descentralizado (PVD)
Monto del préstamo BID (y coste total del proyecto)	\$300,000,000.00 (\$660,000,000.00)
Normas de desempeño con requerimientos	NDAS 1; NDAS 2; NDAS 3; NDAS 4; NDAS 5; NDAS 6; NDAS 7; NDAS 8; NDAS 9; NDAS 10
Resumen ejecutivo	
<p>De acuerdo con el Marco de Políticas Ambientales y Sociales (MPAS) y con la información disponible hasta el momento, el programa ha sido clasificado como Categoría “B”, a ser confirmado durante el proceso de debida diligencia.</p> <p>Las intervenciones se realizarán en vías regionales existentes. No se espera que se efectúen variantes ni que haya ensanchamiento de las vías. Respecto a las actividades a desarrollar por la operación, las mismas podrán generar riesgos e impactos ambientales y sociales negativos, localizados y de corta duración, tales como: excavación de materiales, movimiento de tierra y uso de maquinaria pesada, erosión, generación de polvo, ruido, aguas residuales y desechos, interrupción al tránsito y potenciales accidentes sobre las poblaciones colindantes con las vías, que incluyen centros poblados, comunidades campesinas altoandinas y comunidades nativas, así como posibles accidentes laborales, para los cuales se dispone de medidas de mitigación conocidas en el sector.</p> <p>No se espera la necesidad de desplazamiento físico, ni adquisición de terreno para las actividades del programa, pero no se puede descartar desplazamiento económico temporario. No se espera la afectación diferencial por género o grupos vulnerables; no obstante, existe la posibilidad de afectación adversa mínima y temporaria a pueblos indígenas (comunidades campesinos o nativas).</p> <p>Con respecto a patrimonio cultural, no se prevé afectación, aunque pueda darse el caso de tener hallazgos fortuitos. En relación con biodiversidad y recursos naturales, si bien algunas intervenciones ocurrirán en áreas de influencia de hábitats naturales y críticos, no se espera pérdida cuantificable de valores de biodiversidad.</p>	

El riesgo de la operación es substancial, teniendo en cuenta la magnitud de las intervenciones, el contexto, y que para PVD será la primera operación donde aplicará el MPAS. El proyecto se clasifica de riesgo moderado de desastres y CC, tales como inundaciones, deslizamientos y eventos sísmicos. Al ser un GOM y habiendo revisado la información socioambiental disponible para los proyectos de la muestra representativa, se realizarán Evaluaciones Ambientales y Sociales (EAS) para las obras de la muestra, que incluirán los Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS) y las consultas. Para los proyectos fuera de la muestra se realizará un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS). El programa cumplirá con los hitos pertinentes de nuevo MPAS y las normas de desempeño para implementación y ejecución. El programa desarrollará un Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) específico y las consultas se realizarán de acuerdo al plan de participación de partes interesadas antes de OPC.

Proregion 2 es una operación que continúa interviniendo en corredores de la red vial provincial del Perú. Actualmente, el Banco vienen financiando la operación Proregion 1 (PE-L1252) se encuentra con desempeño satisfactorio.

Descripción de la operación

El objetivo específico es mejorar los sistemas logísticos subnacionales, a través de intervenciones en tramos priorizados de la RVD, que resultarán en reducción de los COV y de tiempos de viajes en las vías intervenidas. El logro de este objetivo específico contribuye al objetivo general de mejorar la competitividad e integración económica, con un enfoque en resiliencia al CC.

Para tal fin, la operación se estructura alrededor de 3 componentes, uno de los cuales conlleva obras de infraestructura física y por tanto implicancias en lo que respecta a riesgos e impactos ambientales y sociales:

Componente 1 – Inversiones en mejoramiento y conservación por niveles de servicio. Este componente financiará: (i) contratación de intervenciones integrales en CVA, que incluyen: (a) estudios de transitabilidad, técnicos y socioambientales; (b) obras y trabajos de mejoramiento de la superficie de rodadura a nivel de solución básica, y medidas de seguridad vial, adaptación al CC y accesibilidad universal; (c) conservación de vías; y (d) servicio de atención de emergencias; (ii) actividades de supervisión; y (iii) estudios de solución definitiva.

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

- Corredor Vial 20: “MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA SANTIAGO DE CHUCO–EMP. LI-121(BUENAVISTA); CACHICADAN–EMP. LI-115 (DV. COÑACHUGO); CULICANDA-EMP. LI-115 (DV. CULICANDA); EMP. PE-3N(QUESQUENDA)-PIJOBAMBA-SITABAMBA; CHAO– BARRO NEGRO; AGALLPAMPA - DV. MAYAHUISTA; PTE. HILDEMEISTER- EMP. LI-120 (CHINCHANGO); EMP. SAUSAL–EMP. PE-10A(PEDREGAL); EMP. LI-105 (SINSICAP)- PARANDAY- SIMBAL; DV. HUANCHAQUITO– EMP. LI-103, POR NIVELES DE SERVICIO; DISTRITO CACHICADÁN, PROVINCIA SANTIAGO DE CHUCO, DEPARTAMENTO LA LIBERTAD”.
- Corredor Vial 28: “MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP. PE-24(SAN JERONIMO) - EMP. LM-936; EMP. PE-26(DV. COTAY) - EMP. LM-936; EMP. PE-26(CHINCHA ALTA) - EMP. LM-131; EMP. LM-129(DV. CHOCOS) - EMP. LM-131; EMP. LM-130 - EMP. LM-129; EMP. PE-1S (DV. SUNAMPE) - EMP. PE-1S; EMP. PE-1S - EL CARMEN; EMP. PE-26(SAN JUAN) - SAN PEDRO DE HUACARPANA; EMP. HV-114(CHUPAMARCA) - EMP. IC-101; EMP. PE-26(VILLA DE ARMA) - EMP. PE-26(PALCA),

<p>POR NIVELES DE SERVICIO, DISTRITO DE VIÑAC - PROVINCIA DE YAUYOS - DEPARTAMENTO DE LIMA”.</p> <ul style="list-style-type: none"> Corredor Vial 34: “MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA EMP PE-1S(DV LACRA)-PTO CABALLA; EMP PE-1S(PTE VIZCAS)-SARAMARCA; EMP PE-30D(PUCARÁ)-SARAMARCA; EMP AY-111(OCAÑA)-SINCCACHI; EMP PE-1S(PTE SAN JOSÉ)-SINCCACHI; EMP PE-1S(NAZCA)-PIRCA; PIRCA-URANMARCA; EMP PE-30A-DV RONQUILLO; EMP PE-30A(VILLATAMBO)-CHUQUIMARAN; EMP AY-114-CHUQUIMARAN; EMP PE-1S(DV CHAVIÑA)-HUANCA; EMP PE-30A(ABRA CONDERCENCCA)-HUANCA; EMP PE-32(CORACORA)-DV VILCAR, POR NIVELES DE SERVICIO; DISTRITO DE LLIPATA, PROVINCIA DE PALPA, DEPARTAMENTO DE ICA”. <p>La ubicación geográfica de los corredores seleccionados, así como un screening inicial de las principales amenazas climáticas, de riesgo de desastres y de los aspectos ambientales y sociales relevantes, se encuentra disponible en el anexo A.</p> <p>Las obras de la muestra involucrarán mejoramiento de infraestructura vial ya existente, tales como limpieza y compactación de suelo, rotura de pavimento, conformación de terraplenes, erradicación de vegetación, excavaciones y cavado de zanjas, utilización de maquinaria pesada, interrupciones temporales de tránsito, ensanchamiento de carriles, pavimentación, instalación de obradores, generación de residuos de obra, utilización de materiales de préstamo, utilización de materiales peligrosos como combustibles, aceites, lubricantes, etc.</p> <p>Los principales riesgos e impactos ambientales y sociales esperados se detallan en los recuadros de las NDAS 1 a 10.</p>	
Fundamentos de las clasificaciones/calificaciones	
<i>Clasificación de impacto ambiental y social</i>	<p>Categoría B. Las actividades que se van a desarrollar tendrán impactos ambientales y sociales negativos localizados y a corto plazo, para los cuales se conocen medidas de mitigación eficaces y fácilmente disponibles. Durante la etapa de mejoramiento se pueden esperar impactos temporales sobre la calidad del aire, el agua y el suelo, así como inconformidades a la comunidad por cierres de temporales de vías y accesos. Aunque se han identificado cercanías a hábitats naturales y críticos y comunidades campesinas, no se prevén impactos adversos significativos. En la etapa de operación y mantenimiento, se pueden tener impactos sobre la calidad del aire por el incremento en el tráfico vehicular y potenciales impactos sobre el suelo por derrames de combustibles u otros materiales peligrosos. La categoría será verificada a partir de la EAS de la muestra de proyectos.</p>
<i>Calificación de riesgo ambiental y social</i>	<p>Substancial. La clasificación está asociada a los impactos esperados al aire, agua y suelos y a potenciales riesgos a la salud y seguridad de la comunidad y otros grupos de interés por el tipo de obras a ser financiadas (mejoramiento de carreteras), así como al riesgo de desastres naturales por inundaciones y deslizamientos y la presencia de pueblos indígenas y afrodescendientes en el área de influencia indirecta. Del mismo modo, a pesar de que la Agencia Ejecutora tiene experiencia de trabajar con las políticas ambientales y sociales del Banco, será la primera operación en la cual se aplique el MPAS. Finalmente, hay riesgos de impactos indirectos y acumulativos teniendo en cuenta la extensión y ubicación de las intervenciones.</p>

<i>Clasificación de riesgo de desastre y cambio climático</i>	Moderado. Las áreas de influencia de los proyectos de la muestra presentan amenaza baja por inundación fluvial y de muy bajo a muy alto riesgo (debido a la dispersión geográfica) de movimientos en masa, con potencialidad de exacerbarse hacia el año 2050 por los efectos del cambio climático. Con base en el cubo de criticidad para el sector de transporte, de la metodología de gestión de riesgo de desastre del Banco, el criterio de características físicas es bajo, la pérdida de servicios esenciales en caso de fallo es bajo y la interacción con medio antrópico y natural es moderado.
¿Se considera el marco ambiental y social del prestatario?	No
Se utilizará el MPAS del Banco.	
Normas de Desempeño Ambiental y Social aplicables al proyecto propuesto	
NDAS-1. Evaluación y gestión de riesgos e impactos ambientales y sociales	Sí
<p>Se verificará durante la debida diligencia si PVD cuenta con un Sistema de Gestión Ambiental a través del que gestiona los aspectos ambientales de las obras y actividades, el cual está alineado con la las NDAS del BID.</p> <p>Se realizará un análisis de brechas entre los 7 pilares del SGAS específico requerido por la NDAS 1, a fin de asegurar alineamiento entre el SGAS específico para el programa y los requerimientos establecidos en las NDAS 1, y que permita gestionar los aspectos socioambientales de acuerdo con los requisitos de las NDAS 2 al 10.</p> <p>Actualmente no se cuenta con Estudios Ambientales y Sociales específicos para las obras de la muestra o para el programa. Tampoco se cuenta con un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para las obras futuras. Como parte de los pilares del SGAS de la operación, se elaborarán 3 (tres) Evaluaciones Ambientales y Sociales (EAS) con sus respectivos Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS) para cada uno de los proyectos de la muestra, que evaluarán potenciales riesgos e impactos directos, indirectos y acumulativos de los componentes del Programa y sus instalaciones asociadas, de haberlas. Asimismo, se contará con 3 (tres) Planes de Participación de la Partes Interesadas.</p> <p>Del mismo modo, será elaborado un MGAS que contendrá los lineamientos para la evaluación y posterior gestión socioambiental de todos los proyectos fuera de la muestra. Todos los documentos se divulgarán en la página web del Banco en su versión apta para publicación antes del hito de la misión de análisis, y en su versión definitiva cuando sean finalizados.</p> <p>Los principales impactos y riesgos socioambientales negativos esperados, a ser confirmados durante la elaboración de las EAS, son aquellos característicos de obras de mejoramiento de vías ya existentes (se detallan en las NDAS 2, 3 y 4). Teniendo en cuenta la tipología de las intervenciones que estas obras y servicios conllevan, que no existe ampliación del derecho de vía, se esperan afectación baja o nula en los hábitats críticos que colindan con las rutas existentes</p> <p>No se descarta alguna afectación económico-temporaria a comunidades campesinas (NDAS 5 y 7). No se esperan impactos diferenciados por género (NDAS 9). Para todos ellos existen medidas de mitigación de comprobada eficacia, acordes a la normativa nacional, a las mejores prácticas internaciones, congruentes con la jerarquía de mitigación y con las disposiciones de las NDAS 1 A 10, las cuales estarán incluidos en los PGAS.</p> <p>Se establecerán procedimientos de preparación y respuesta ante emergencias, con el fin de que el prestatario, con la colaboración de aquellas terceras partes pertinentes que corresponda y de los</p>	

<p>organismos y autoridades gubernamentales pertinentes, esté preparado para responder de manera adecuada a situaciones accidentales y de emergencia vinculadas con el proyecto, a fin de prevenir y mitigar cualquier perjuicio para las personas o el medio ambiente. Este apartado incluirá también la respuesta a los riesgos de desastre y cambio climático identificados en la sección NDAS 4.</p> <p>Se prepararán los planes de participación de las partes interesadas de acuerdo con la NDAS 10, y que incorpore criterios de las NDAS 6, 7, 8 y 9 visto las características del Programa y de los componentes presentes en su área de influencia. Como parte de la debida diligencia, será evaluado el mecanismo de quejas y reclamos del ejecutor.</p> <p>El SGAS contendrá también los lineamientos sobre seguimiento y monitoreo socioambiental de las actividades, y el Prestatario deberá enviar al Banco un reporte sobre los resultados de dicho seguimiento en su Informe Semestral. Finalmente, el SGAS integrará medidas y acciones de mejora basadas en lecciones aprendidas de la operación ProRegión 1 (PE-L1252), ejecutada por el PVD.</p>	
NDAS-2. Trabajo y condiciones laborales	Sí
<p>Las actividades físicas de los proyectos de la muestra involucran riesgos laborales menores a moderados (accidentes, impacto a la salud por ruidos y vibraciones, riesgo ergonómico, riesgo exacerbado de contraer COVID-19, etc.). Éstos se asocian principalmente a las actividades de remoción de suelo y zanjeo, nivelación y establecimiento de terraplenes, manejo de maquinaria pesada y herramientas, manipulación de combustibles, aceites, entre otros. Los riesgos e impactos negativos esperados serán confirmados en la debida diligencia ambiental y social.</p> <p>Las obras y actividades que resultan en intervenciones para el mejoramiento de vía y carreteras conllevan procesos de construcción y movilización de personal, que trae consigo riesgos e impactos asociados con el trabajo y condiciones laborales, incluyendo la salud y seguridad de los trabajadores. Las EAS analizarán las brechas correspondientes con el NDA2 y se complementarán los análisis y planes de gestión correspondientes, el mecanismo de recepción de reclamaciones por parte de los trabajadores y un Código de Conducta para el Programa.</p> <p>La operación contempla la instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos, lo que puede implicar la adquisición de paneles solares. Se realizará un análisis de riesgo laboral en atención al plan de acción del Banco frente a temas de trabajo forzado en cadena de suministro de paneles solares.</p> <p>El SGAS específico del proyecto incorporará los requisitos establecidos en la NDAS 2 relacionados con seguridad y salud de los trabajadores y con condiciones labores. No se ha identificado riesgos en la generación de trabajo infantil ni forzado.</p> <p>Finalmente, durante la debida diligencia se analizará los temas referidos, la no discriminación y la libertad de asociación y negociación colectiva, así como las medidas requeridas para evaluar estas durante la diligencia debida a ser incorporadas en la EAS.</p>	
NDAS-3. Uso eficiente de los recursos y prevención de la contaminación	Sí
<p>Las obras se desarrollarán en carreteras departamentales existentes localizadas en el Perú, sin que se tengan apertura de nuevos tramos o variantes. Durante la etapa de obras se esperan impactos negativos localizados y temporales como: (i) incremento en niveles de presión sonora, vibraciones, polvo, partículas y gases por incremento del tráfico de vehículos y maquinaria, (ii) intensificación de procesos erosivos por modificación de drenajes naturales, (iii) contaminación del suelo o del agua superficial y subsuperficial por derrame y eventual escorrentía de grasas y aceites, combustibles y otros materiales peligrosos (de no ser manejados apropiadamente), (iv) , potencial gestión deficiente de los residuos</p>	

líquidos y sólidos generados y consecuente proliferación de fauna no deseada, (v) incremento de tráfico en otras zonas por los desvíos, entre otros.

Durante la etapa de operación, se pueden esperar impactos negativos como: (i) contaminación de suelo y agua por derrames de materiales peligrosos (grasas, aceites, combustibles, lubricantes, etc), y (ii) cambio en el uso del suelo por el mejoramiento de las carreteras.

No se tiene aún información suficiente sobre la generación de GEI. Se estima que durante la construcción se generarán al menos 25.000 toneladas de CO₂eq. No obstante, durante la debida diligencia se corroborará esta información y se calcularán las emisiones brutas de GEI mediante la herramienta del Banco “*Greenhouse Gas Inventory Tool for IDB Operational Portfolio*”, sector transporte, esto incluirá para la etapa de operación

Las EAS identificarán impactos y riesgos de contaminación ambiental directos, indirectos y acumulativos de las intervenciones y de las instalaciones asociadas como canteras de préstamo, sitios temporales para la disposición de material de construcción y residuos de construcción, cementeras/asfalteras y los PGAS establecerán medidas de manejo orientadas a su adecuada gestión, empleando la jerarquía de mitigación y utilizando como referencia las directrices del Grupo Banco Mundial sobre medio ambiente, salud y seguridad. Se identificarán medidas para el fomento del uso eficiente del agua y la energía en la etapa constructiva. Se establecerán medidas para la correcta disposición final de residuos sólidos y peligrosos, así como fomento de la reutilización/reciclaje del material rodante existente.

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

NDAS-4. Salud y seguridad de la comunidad	Sí
<p>Durante la ejecución de las obras, se espera que la población circundante a las obras esté expuesta a ruidos, vibraciones, polvo, emanaciones de vehículos y maquinaria pesada, interrupciones de tránsito, bloqueo temporal a accesos a viviendas y/o negocios, aumento de la inseguridad, incomodidades población aledaña, etc. Se utilizarán materiales peligrosos como combustibles, aceites y otros lubricantes, entre otros, que si no fueren almacenados y manipulados de forma correcta existe el riesgo de contaminación a fuentes hídricas, potencialmente afectando a la comunidad que se abastece de ellos para consumo u otras actividades esenciales y no esenciales (considerados servicios ecosistémicos). Además, se espera una mayor producción de residuos líquidos y sólidos, asimilables a domésticos y de obra; esto podría redundar en un riesgo exacerbado de enfermedades relacionadas a la fauna no deseada (vectores como mosquitos y otros insectos, roedores, etc.).</p> <p>Asimismo, relativo al riesgo de enfermedades, existe un riesgo incrementado de contagio de COVID-19 entre la comunidad y los trabajadores por el influjo de éstos al área de influencia del proyecto, y por eventuales incumplimientos de las medidas recomendadas de higiene y protección. Se seguirá la normativa nacional vigente en materia de salud y los lineamientos de los PGAS en términos de higiene y seguridad. Asimismo, se considerará el riesgo de otras enfermedades infectocontagiosas por el influjo de trabajadores, incluyendo un aumento del riesgo de enfermedades de transmisión sexual hacia la población. Existe, además, la potencialidad de un incremento de incidentes de violencia de género por presencia de trabajadores en la zona; se evaluará este riesgo y se elaborará un código de conducta y un programa de capacitación como parte de los PGAS.</p> <p>Existe el riesgo, también, de enfermedades relacionadas a la fauna no deseada (vectores como mosquitos y otros insectos, roedores, etc.) por acumulación de agua estancada y residuos que, de no ser gestionados apropiadamente con las herramientas de los PGAS, podría exacerbarse.</p>	

<p>Durante la debida diligencia se analizarán los impactos y riesgos en las personas afectadas por el proyecto, teniendo en cuenta el personal de seguridad en las obras, el uso de materiales peligrosos, la exposición a enfermedades y riesgos para el propio proyecto y las personas afectadas debido a peligros naturales y al cambio climático.</p> <p>Se analizarán dichos riesgos impactos y se propondrán los planes de gestión correspondiente, de acuerdo con mejores prácticas para evitar contaminación del aire, suelo y fuentes hídricas. Estos lineamientos estarán diagramados en los PGAS. Asimismo, a los fines de evitar la pérdida o disminución de servicios ecosistémicos, también se elaborará un plan de conservación para cualquier servicio de aprovisionamiento y/o regulación identificada en la EAS.</p> <p>Preliminarmente se ha identificado como moderado el riesgo de desastre y cambio climático, en razón a que el área de influencia de los proyectos de la muestra está expuesta a bajo riesgo de inundaciones, alta amenaza sísmica para los corredores 28 y 34 y alto riesgo de movimientos en masa para los corredores 20 y 28. Con base en el cubo de criticidad para el sector de transporte, de la metodología de gestión de riesgo de desastre del Banco, el criterio de características físicas es bajo (sin estructuras complejas), la pérdida de servicios esenciales en caso de fallo es bajo (siendo estos fácilmente accesibles tras la falla), y la interacción con medio antrópico y natural es moderado (algunos tramos con pendiente elevadas). El proyecto no contempla obras que puedan exacerbar condiciones de riesgo natural para las comunidades en el área de interés. Las EAS incorporarán un análisis de gestión de riesgo de desastre y cambio climático y se elaborará una narrativa de riesgo con diagnóstico y plan de manejo (evaluación cualitativa), de acuerdo con la Metodología del Banco. Como parte de la preparación del programa, el equipo técnico de TSP prevé el uso de la herramienta GeoAdaptive con el fin de identificar amenazas a una escala local e integrar medidas adaptativas y que redunden en la reducción de la vulnerabilidad de la infraestructura vial.</p> <p>El MGAS de la operación contendrá lineamientos de análisis y gestión de riesgo de desastres y de cambio climático para los proyectos fuera de la muestra.</p>	
NDAS-5. Adquisición de tierras y reasentamiento involuntario	Desconocido
<p>La operación no prevé impactos por desplazamiento físico de personas, hecho que será confirmado con los estudios correspondientes. No obstante, durante el proceso de debida diligencia y elaboración de la evaluación ambiental y social se confirmará si existe impacto en medios de vida de las personas y de ser el caso se implementarán programas de manejo de dichos impactos a ser incorporados en la EAS.</p> <p>Asimismo, se evaluará el potencial desplazamiento económico temporal (durante la fase de construcción) por cierres totales o parciales de vías de acceso a comercios y otras actividades. Si esta condición se hallare durante el proceso de debida diligencia, como parte de los PGAS será preparado un Plan de Restitución de Medios de Vida.</p> <p>Finalmente, el MGAS contendrá lineamientos para el análisis y mitigación de desplazamiento económico para proyectos fuera de la muestra.</p>	
NDAS-6. Conservación de la biodiversidad y gestión sostenible de los recursos naturales vivos	Sí
<p>Todas las intervenciones físicas de los proyectos de la muestra se realizarán en vías ya existentes y sin la necesidad de ensanchamiento, excepto en locaciones puntuales por cuestiones de seguridad. Por lo tanto, no se espera pérdida de biodiversidad. Se prevén trabajos de limpieza de vegetación herbácea y/o arbustiva en una franja estrecha del derecho de vía existente a los fines de realizar las actividades de mejoramiento. Asimismo, existe el riesgo de desplazamiento temporal de fauna por paso de vehículos y maquinaria y muerte accidental de ejemplares de fauna por atropellamiento durante la operación.</p>	

<p>Por tratarse las obras del Programa de intervenciones de mejoramientos en vías ya existentes, consolidadas y con usos no restrictivos, no se identifica riesgo de afectar valores intrínsecos de hábitat crítico de manera directa, indirecta o acumulativa. No obstante, durante la debida diligencia se corroborará esta información y la posible necesidad de elaborar un Plan de Acción de Biodiversidad según los requisitos de esta NDAS y de su guía de implementación.</p> <p>Con independencia de lo anterior, los PGAS de la muestra contendrán lineamientos para la protección de la flora y fauna, especialmente en cualquier tramo cercano a áreas de influencia de áreas protegidas o de importancia de biodiversidad y se alinearán a los planes de manejo de dichas áreas. Adicionalmente, se seguirá la normativa local pertinente en materia de autorizaciones, licencias, permisos, etc.</p> <p>El MGAS de la operación contendrá lineamientos para complementar el análisis ambiental de los proyectos fuera de la muestra con los requisitos de la NDAS 6 y su guía de implementación.</p> <p>Los Planes de Participación de las Partes Interesadas serán adecuados a los requisitos de esta NDAS; de acuerdo a los resultados de los diagnósticos iniciales, el proceso de consulta significativa podrá incluir la participación de partes involucradas en la conservación, protección ambiental y manejo de áreas protegidas, de organismos reguladores, academia, sector turístico, usuarios de los servicios ecosistémicos, y cualquier otro actor relevante, interesado o afectado.</p>	
NDAS-7. Pueblos indígenas	Sí
<p>De acuerdo con el análisis preliminar efectuado sobre los proyectos de la muestra, en el área de influencia se identificaron territorios de comunidades campesinas (en proceso de reconocimiento y algunos pueblos indígenas - ver mapas 6 y 7). La existencia de estos territorios será verificada por los documentos ambientales y sociales durante la etapa de preparación.</p> <p>De ser el caso, se realizará un análisis socio cultural y las consultas será socio culturalmente apropiada. No se prevé la necesidad de tener un proceso de consentimiento previo libre e informado a la luz de las intervenciones y en por el hecho que de manera preliminar no se prevé ninguno de los supuestos de la norma de desempeño 7. Para los futuros proyectos de la muestra se tendrá a disposición un Marco de Poblaciones indígenas para ser implementado de ser el caso, que estará incluido en el MGAS del Programa.</p>	
NDAS-8. Patrimonio cultural	Sí
<p>Durante el proceso de debida diligencia se verificarán los riesgos e impactos relevantes para el proyecto y de ser el caso, de sus instalaciones conexas sobre el patrimonio cultural tangible y/o intangible, incluido el acceso a la herencia, la pérdida de acceso a sitios de la herencia cultural e impactos resultantes del uso que los proyectos hacen de los recursos culturales.</p> <p>No se ha identificado brechas de cumplimiento potencial. Ahora bien, los PGAS de las obras de la muestra contarán con un procedimiento para el manejo de hallazgos fortuitos en caso de que durante la ejecución de los trabajos haya descubrimiento de patrimonio cultural que las obras pudiesen afectar.</p> <p>El MGAS de la operación también contará con lineamientos para el manejo de patrimonio cultural para proyectos fuera de la muestra.</p>	
NDAS-9. Igualdad de género	Sí
<p>Los riesgos e impactos relevantes que serán materia de la debida diligencia y que son aplicables a las obras principales, como a las instalaciones conexas están referidos al incremento de violencia de género, la exclusión y/o discriminación. Durante la diligencia debida se identificarán con mayor detalle estos riesgos e impactos y se propondrán las medidas de mitigación correspondiente, incluyendo medidas de prevención, la adopción de códigos de conducta, entre otros a ser incorporados en las EAS</p>	

NDAS-10. Participación de las partes interesadas y divulgación de información		Sí	
<p>Hasta el momento no ha habido procesos de participación de las partes interesadas o divulgación de información. Durante la debida diligencia se prepararán el plan de participación de partes interesadas, que incluyan el mapeo de actores con especial atención a partes que presenten niveles de vulnerabilidad, pueblos indígenas (comunidades campesinas) y eventualmente actores relacionados con la protección de la biodiversidad, de corresponder. Teniendo en cuenta la proximidad de comunidades campesinas, se realizarán las consultas de manera socioculturalmente adecuada. Se seguirán los lineamientos de la Guía de Consultas Significativas con las Partes Interesadas del BID.</p> <p>Se espera realizar un proceso de consulta durante el proceso de la debida diligencia de acuerdo con el avance que presenten los estudios ambientales y sociales correspondientes. Como parte del SGAS de la operación se establecerá un mecanismo de quejas y reclamos. Del mismo modo, la operación contará con un programa de atención de reclamaciones de temas ambientales, sociales y salud y seguridad que permita atender a los grupos reclamantes proceder a manifestar sus preocupaciones</p> <p>El MGAS de la operación contendrá los lineamientos para ejecutar los procesos de participación ciudadana de los proyectos fuera de la muestra en concordancia con los requisitos de la NDAS 10.</p>			
Diligencia ambiental y social debida en el BID			
Para las operaciones cofinanciadas, ¿se contempla un enfoque común con otros prestamistas?		Sí	
<p>Durante la debida diligencia se verificará el enfoque/los estándares de otros socios de financiamiento que se tienen en cuenta. En ese sentido, en caso se establezca por ejemplo el cofinanciamiento de la CAF, se desarrollará el Protocolo Ambiental y Social de Enfoque Común del BID.</p>			
Estrategia de diligencia debida			
<p>En el cuadro a continuación se relacionan los requisitos de evaluación ambiental y social requeridos para la preparación de la operación y para dar cierre a las brechas preliminarmente identificadas según la información suministrada por el prestatario.</p>			
Requisito de evaluación ambiental y social	Estado de desarrollo	Recursos estimados para finalizar (especificar el costo para el Banco o el prestatario)	Calendario estimado para finalizar (incluida la consulta)
Sistema de Gestión Ambiental y Social	Se realizará análisis del SGAS de PVD contra los requisitos de la NDAS 1. Se actualizará/preparará en caso no lo haya para que integre los requisitos de las NDAS 1 a la 10 del MPAS.	Contratación de consultores con recursos BID Estimado US\$ 50.000	Ejecución: 4 meses. Comienzo/final previsto: Octubre 2022/ enero 2023

<p><i>Evaluaciones Ambientales y Sociales (EAS)</i></p>	<p>Las EAS considerarán los impactos ambientales y sociales directos, indirectos y acumulativos de la muestra de proyectos. Se considerará en el análisis la presencia de grupos y personas en condición de vulnerabilidad, riesgos laborales y sobre la salud, seguridad y bienestar de trabajadores y comunidades, riesgos por amenazas naturales, impactos económicos, amenazas sobre hábitats críticos modificados y naturales y servicios ecosistémicos, riesgos relacionados con género.</p>	<p>Contratación de consultores con recursos BID Incluido en el costo estimado</p>	<p>Ejecución: 4 meses. Comienzo/final previsto: Octubre 2022/ enero 2023</p>
<p><i>Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS).</i></p>	<p>Se establecerán programas de gestión que describan las medidas y acciones de mitigación y mejora del desempeño destinadas a abordar los riesgos e impactos ambientales y sociales identificados en la EAS para la muestra de proyectos. El ESMP incluirá el Plan de Consulta y participación de las partes interesadas y estará alineado con el SGAS y NDAS 1 y 10.</p>	<p>Contratación de consultores con recursos BID Incluido en el costo estimado</p>	<p>Ejecución: 4 meses. Comienzo/final previsto: Octubre 2022/ enero 2023</p>

Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS)	<i>Se prepara un MGAS para la operación, que será parte del SGAS específico del Programa, a través del cual se establecerán las medidas y acciones de mitigación y mejora del desempeño destinadas a abordar los riesgos e impactos ambientales y sociales del Programa para proyectos fuera de la muestra.</i>	Contratación de consultores con recursos BID Incluido en el costo estimado	Ejecución: 4 meses. Comienzo/final previsto: Octubre 2022/ enero 2023
Anexos			
Anexo A	Mapas ambientales y sociales		

Anexo A. Mapas ambientales y sociales

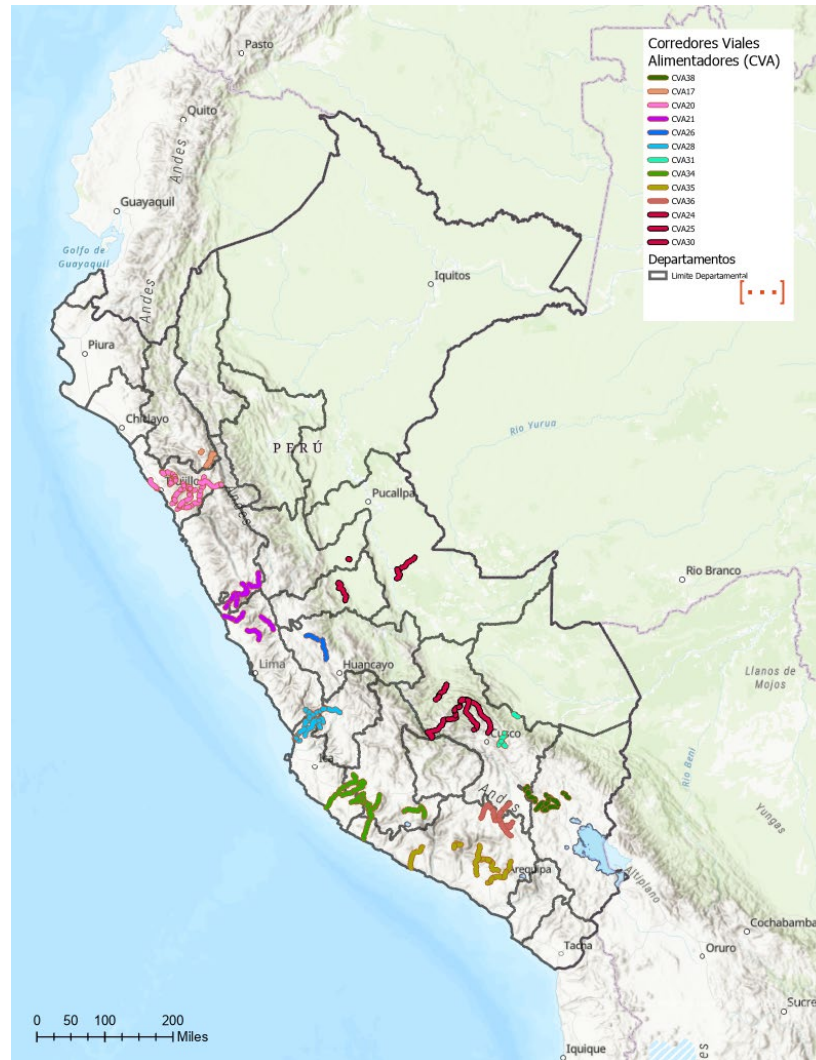


Figura 1. Límites geográficos del Perú y los potenciales corredores viales propuestos para el Programa.

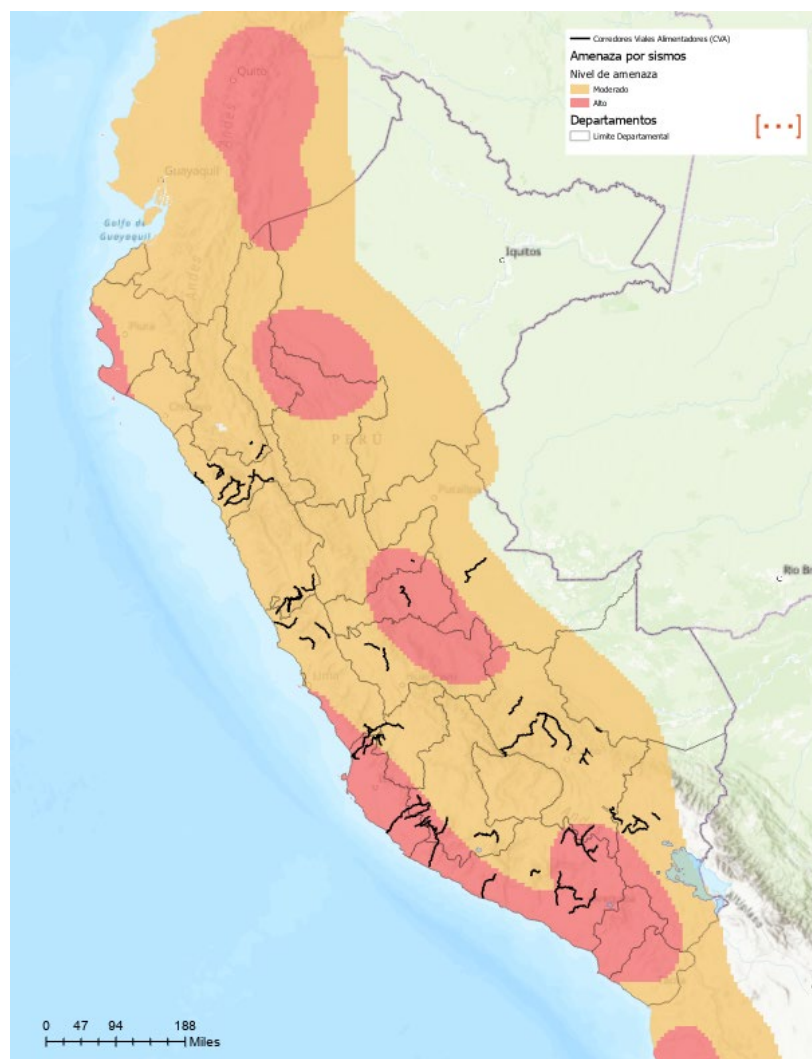


Figura 2. Riesgo sísmico. En rojo “alto” y en naranja “moderado”.

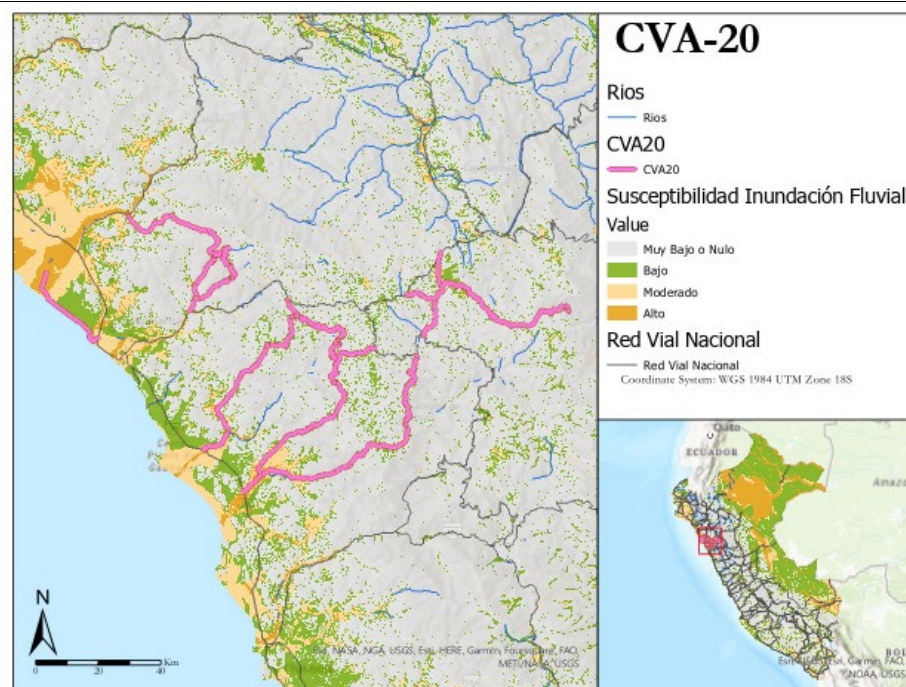


Figura 3. Susceptibilidad a la inundación fluvial para el Corredor 20.

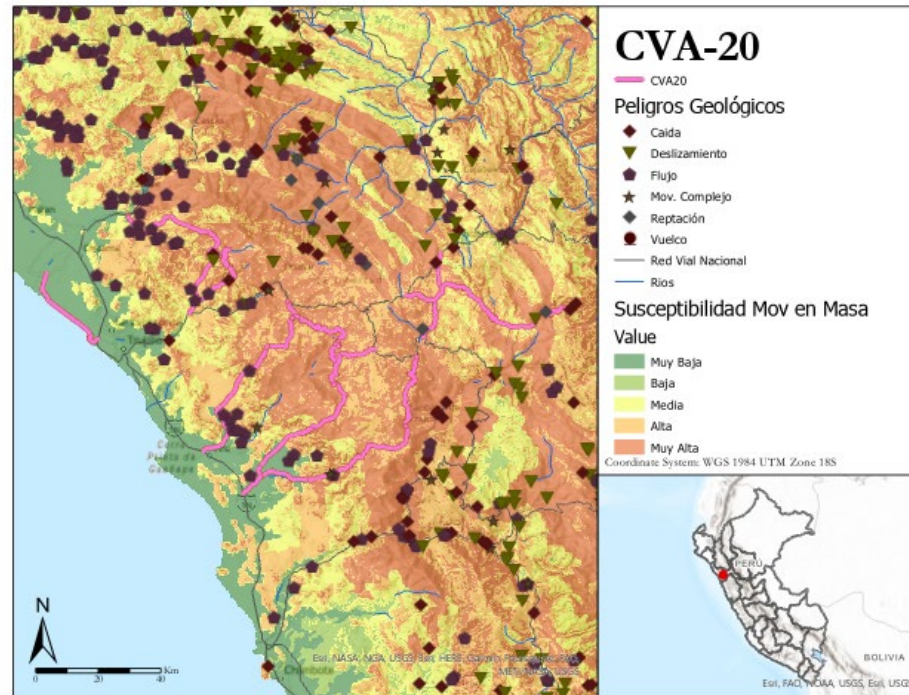


Figura 4. Susceptibilidad a los movimientos en masa para el Corredor 20.

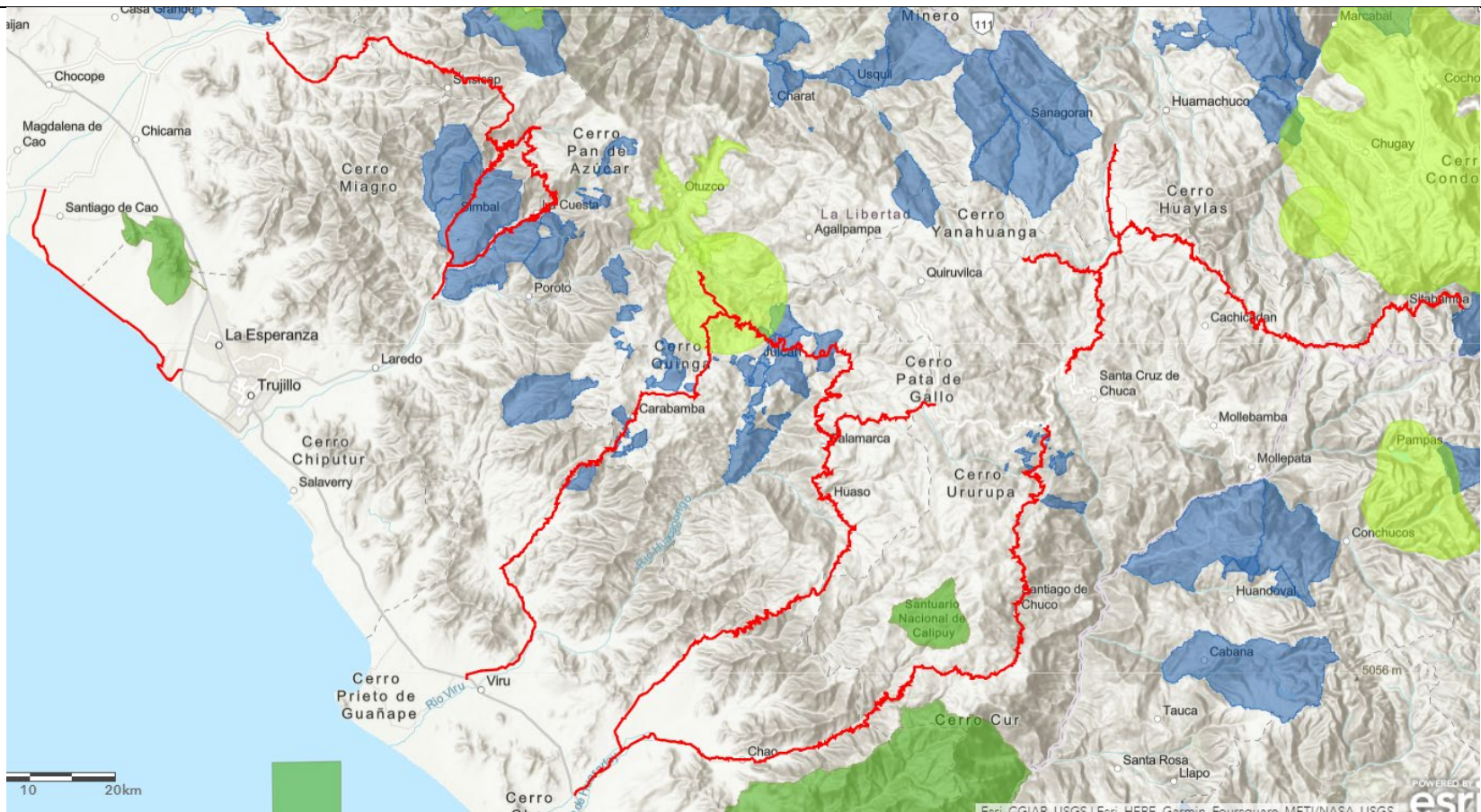


Figura 5. Principales factores de relevancia socioambiental en el área de influencia del Corredor 20. En verde claro, áreas clave de biodiversidad. En verde oscuro, áreas legalmente protegidas. En azul claro, presencia de pueblos campesinos.

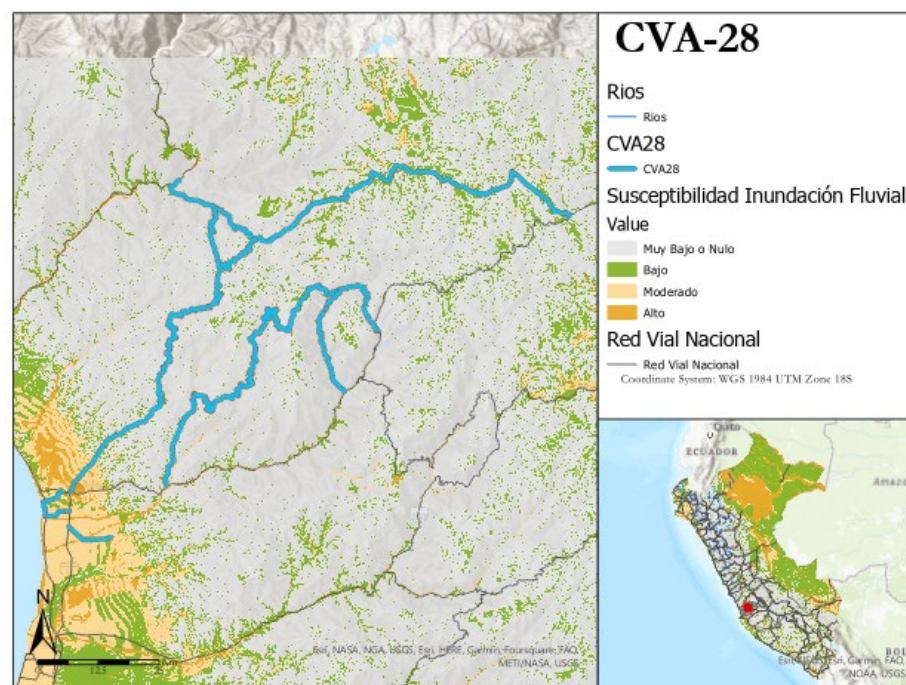


Figura 6. Susceptibilidad a la inundación fluvial para el Corredor 28.

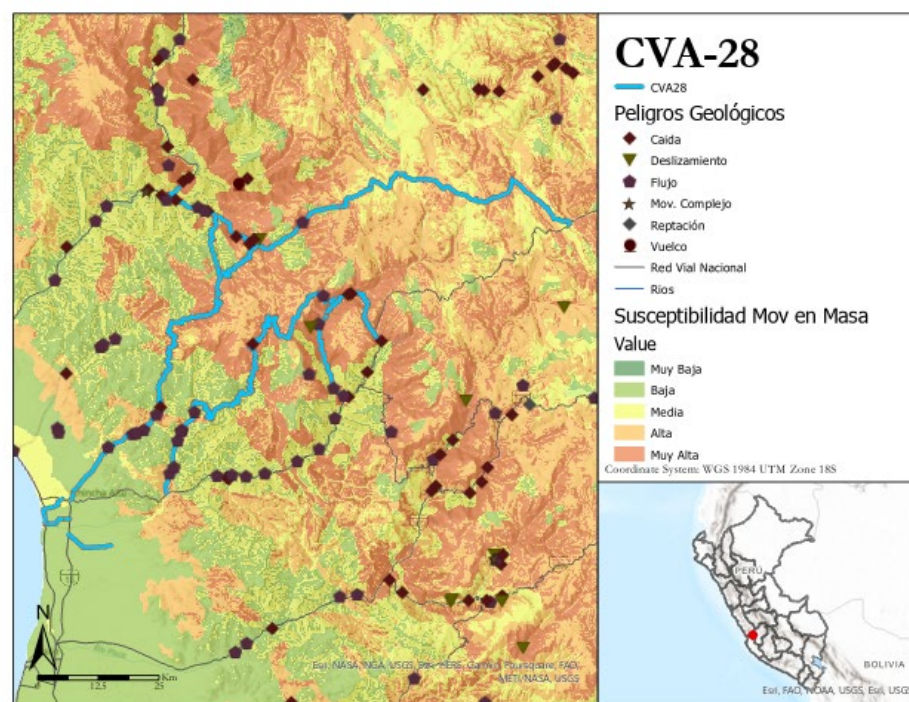


Figura 7. Susceptibilidad a los movimientos en masa para el Corredor 28.

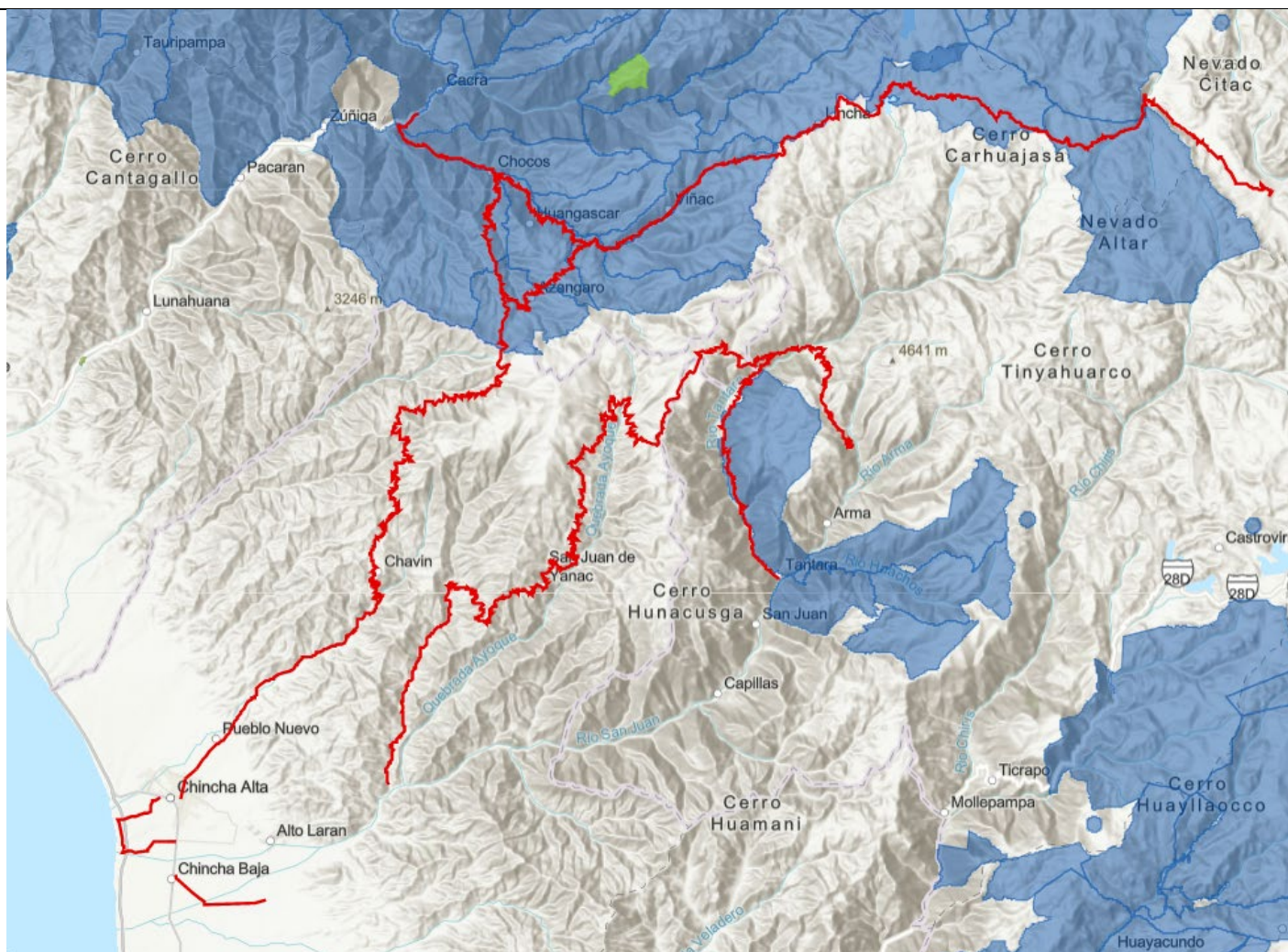


Figura 8. Principales factores de relevancia socioambiental en el área de influencia del Corredor 28. En verde claro, áreas clave de biodiversidad. En azul claro, presencia de pueblos campesinos.

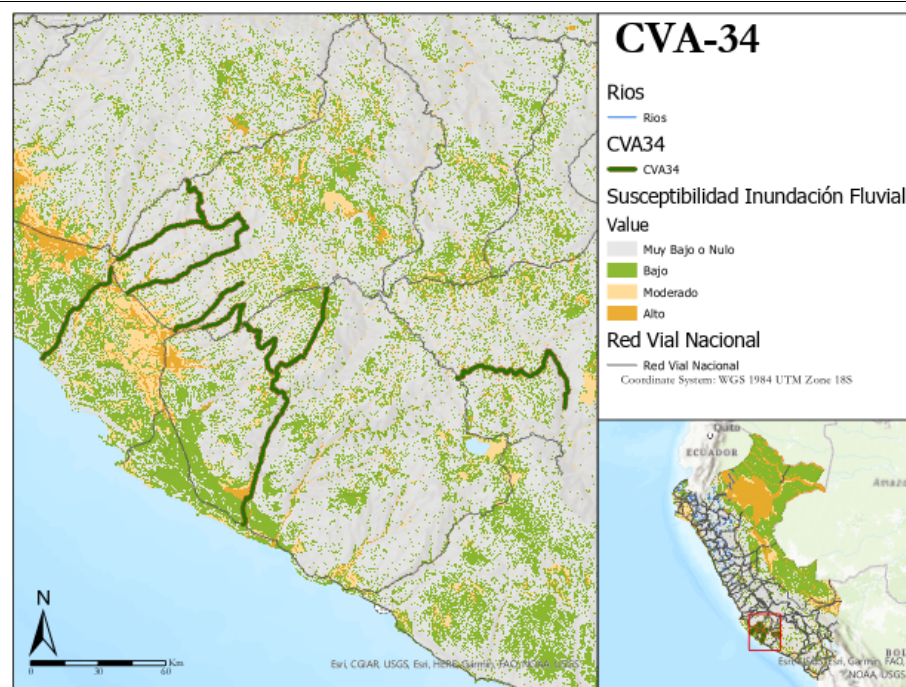


Figura 9. Susceptibilidad a la inundación fluvial para el Corredor 34.

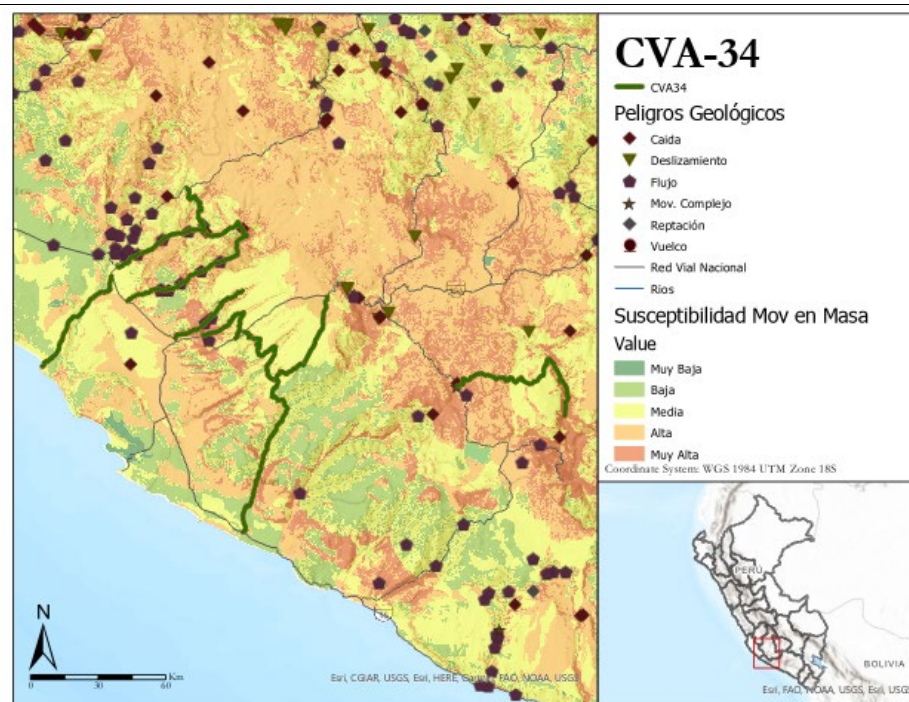


Figura 10. Susceptibilidad a los movimientos en masa para el Corredor 34.

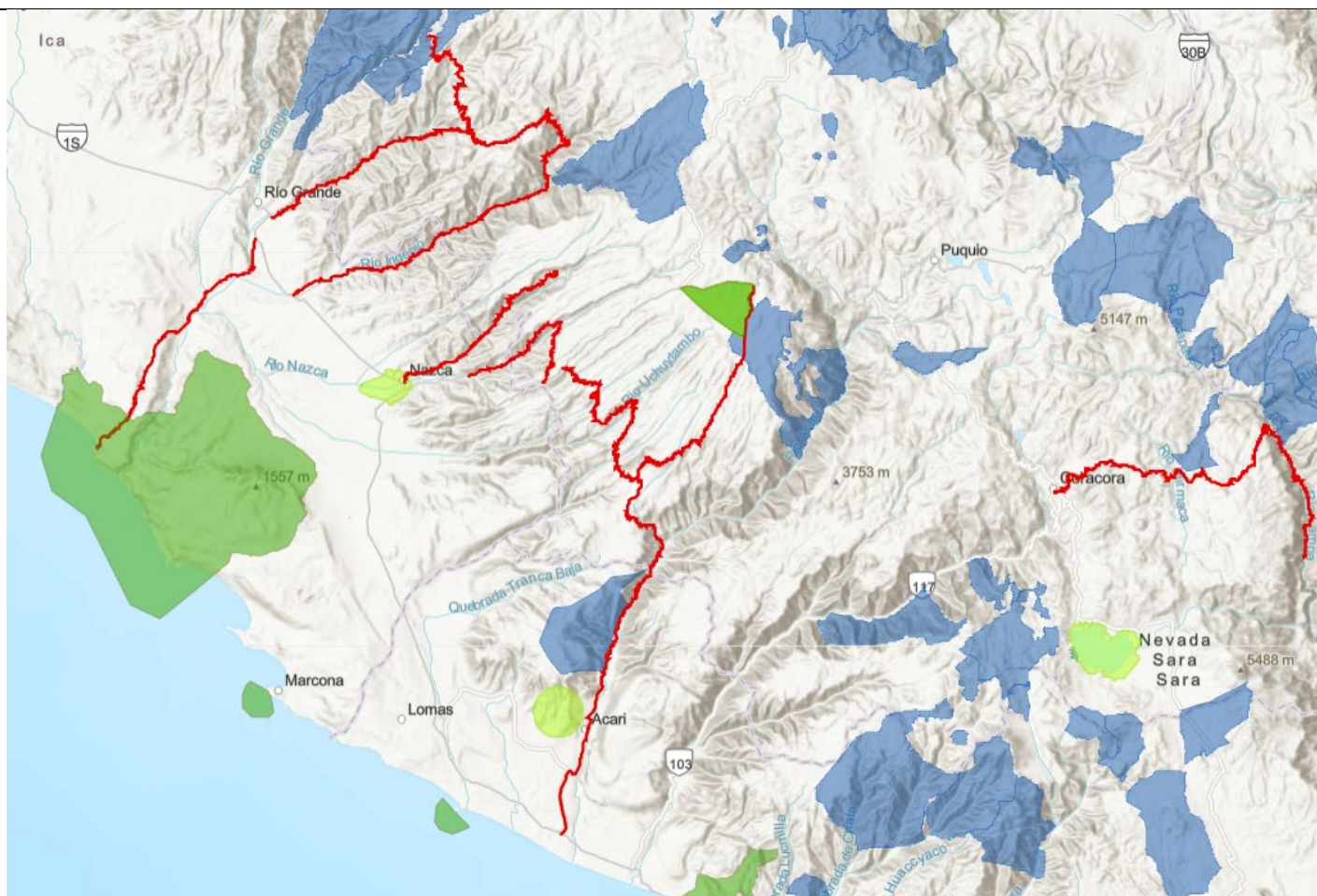


Figura 11. Principales factores de relevancia socioambiental en el área de influencia del Corredor 20. En verde claro, áreas clave de biodiversidad. En verde oscuro, áreas legalmente protegidas. En azul claro, presencia de pueblos campesinos.

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y enlaces a archivos técnicos
Estudios técnicos de preinversión con anteproyecto de ingeniería	Estudios de preinversión para los caminos identificados	Disponible	Enlace a la carpeta de documentos
Plan de Desarrollo	Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística del Perú 2020-2030	Disponible	Enlace al documento
Perfil PROREGION II	Estudio de Preinversion a Nivel de Perfil del Programa de Infraestructura Vial para la Competitividad Regional - PROREGION II	Disponible	Enlace al documento
Evaluación económica	Evaluación económica del programa	Febrero 2023	En elaboración
Temas Sociales y Ambientales	ESRS preliminar	Disponible	Enlace al documento
	Análisis Ambiental y Social Complementario	Febrero 2023	En elaboración
	Desarrollo de consultas públicas	Febrero 2023	En elaboración
	ESRS	Febrero 2023	En elaboración
PACI	Análisis de capacidad institucional (PACI)	Febrero 2023	En elaboración
Anexo de género, diversidad y seguridad vial	Diagnóstico de género, diversidad y seguridad vial, antecedentes de acciones del Estado y acciones a ser apoyadas por la operación	Febrero 2023	En elaboración
Anexo de Cambio Climático	Diagnóstico de Cambio climático, antecedentes de acciones del Estado y acciones a ser apoyadas por la operación	Febrero 2023	En elaboración

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).