

PERFIL DE PROYECTO
PARAGUAY
PROGRAMA NACIONAL DE CAMINOS RURALES 2^{DA} ETAPA – FASE II

I. DATOS BÁSICOS

Título del proyecto:	Programa Nacional de Caminos Rurales 2 ^{da} Etapa - Fase II		
Número del proyecto:	PR-L1019		
Equipo de país:	Luis Uechi, Jefe de Equipo; Vera Lucía Vicentini; Rafael Acevedo-Daunas y Caterina Vecco (INE/TSP); Juan Manuel Leaña (TSP/CPR), y Kevin McTigue (LEG/SGO).		
Prestatario:	República del Paraguay		
Organismo ejecutor:	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)		
Plan de financiamiento:	IDB:	US\$	65.600.000
	Cofinanciamiento (en gestión)	US\$	79.000.000
	Local:	US\$	25.400.000
	Total:	US\$	170.000.000
Salvaguardias	Políticas Identificadas	OP-703 (B.11) y en forma preventiva OP-703 (B.9), OP-704 y OP-765.	
	Categoría	B	

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Marco socioeconómico.** Paraguay tiene una superficie de 406.752 Km², 6,2 millones de habitantes y una estructura económica sustentada básicamente en los sectores agropecuario y agroindustrial¹. En la Región Oriental (RO) se concentra el 97% de la población, y una proporción similar de la actividad productiva del país. Paraguay es uno de los pocos países de la región latinoamericana donde un porcentaje significativo de la población (42%) todavía vive en zonas rurales. Estas zonas son las que alberguen a una mayor proporción de los pobres y pobres extremos del país; además de la incidencia, la brecha y la severidad de la pobreza son superiores en las zonas rurales indicando que los pobres rurales son más pobres que los urbanos, y también que la desigualdad entre pobres rurales es más alta.
- 2.2 **Pobreza rural y accesibilidad.** Paraguay ha identificado el aislamiento y la mala accesibilidad física entre los factores más importantes en la persistencia de la pobreza rural y ha puesto un gran interés en la expansión de la infraestructura y servicios de transporte en áreas rurales como una manera estructural de encarar estos temas. La accesibilidad física rural desempeña un rol de la mayor importancia en la mejora de las condiciones de vida de los pobres rurales, a la vez que brinda una plataforma económica viable para el desarrollo sostenible. La mayor parte de los caminos vecinales se encuentra en la RO del país; éstos han sido construidos en forma muy

¹ La agricultura y los negocios agrícolas representan cerca del 25% del PIB y 30% del empleo y más del 90% de las exportaciones pertenece a estos sectores.

precaria, sin diseño previo, empleando suelos del lugar y sin sistemas de drenaje por lo que carecen de transitabilidad permanente. Esto incide directamente en la producción agropecuaria y restringe seriamente la provisión de servicios a las comunidades rurales ya que son las únicas vías que las unen a caminos conectores y permiten el acceso a centros de servicios y consumo.

- 2.3 **El Programa Nacional de Caminos Rurales 2^{da} Etapa (PNCR-2).** En 1999, el Directorio Ejecutivo del Banco aprobó la propuesta de préstamo para el PNCR-2 – Fase I (contrato 1230/OC-PR). El Programa tiene como fin contribuir al aumento de la competitividad de la producción nacional y a elevar el nivel de vida de la población rural, incrementando y manteniendo el nivel de servicio de una parte sustancial de la red prioritaria de caminos vecinales en la RO del Paraguay. Éste fue diseñado para ejecutarse bajo el concepto de Programa Multifase, con dos fases de ejecución de aproximadamente cinco años cada una y un financiamiento del Banco para la Fase I de US\$67 millones que viene siendo ejecutado por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) a través de su Dirección de Caminos Vecinales (DCV). La Fase I del Programa se encuentra finalizando su ejecución y la presente operación financiará la Fase II.
- 2.4 **Evaluación de la Fase I y verificación del cumplimiento de las condiciones mínimas para pasar a la Fase II.** El Contrato de Préstamo del PNCR-2 – Fase I establece las condiciones que deben ser satisfechas previo a la aprobación de la Fase II del Programa que se refiere esencialmente a: (i) el cumplimiento de las metas físicas y financieras establecidas para las diversas categorías de inversión contenidas en el mismo contrato de préstamo; (ii) el fortalecimiento institucional e implantación de sistemas de gestión que aumenten la eficiencia de la DCV y, por ende, del MOPC, y (iii) el logro de los objetivos de desarrollo económico y social en las áreas de ejecución del Programa. Con base en los resultados de una misión realizada entre el 10 al 21 de noviembre de 2008² y las revisiones adelantadas por el Equipo de Proyecto, es posible concluir que se han cumplido sustancialmente las condiciones previas para procesar la Fase II del PNCR-2, con excepción de algunas acciones que se encuentran demoradas como producto de reformulaciones realizadas pero que serán cumplidas dentro del plazo de vigencia del presente convenio³.
- 2.5 **Alcance, Objetivos y Descripción del PNCR-2 – Fase II.** La Fase II del Programa mantiene el mismo fin y propósito ya definido en la Fase I. Con el fin de consolidar y desarrollar los avances logrados durante la ejecución de la Fase I, tanto a nivel de infraestructura física como a nivel institucional, el Programa continuará apoyando la rehabilitación de caminos vecinales principales de la red prioritaria en la RO del Paraguay y las actividades de mantenimiento de los tramos de caminos vecinales que han sido intervenidos por programas anteriores del Banco y de los tramos que se rehabiliten y mejoren con la presente operación. Asimismo, el Programa apoyará la incorporación de nuevas modalidades de gestión del mantenimiento (formación y capacitación de microempresas de mantenimiento rutinario) y la modernización y el fortalecimiento de la estructura institucional del subsector promoviendo una mayor

² En el Anexo 1 de la Ayuda Memoria – Misión de Análisis (10 al 21 de Noviembre de 2008) se presentan en forma matricial los resultados de la evaluación de la Fase I.

³ Corresponde a contrataciones pendientes de estudios y obras menores del Plan de Gestión Ambiental y de Protección y Asistencia a las Comunidades Indígenas, actualmente en proceso de solución.

participación de los gobiernos locales en la gestión de la red vecinal y en la sostenibilidad de la misma a partir del cofinanciamiento del mantenimiento rutinario de los caminos intervenidos. Para lograr estos objetivos, el Programa ha sido estructurado en los siguientes componentes principales:

- 2.6 **Componente 1. Ingeniería y Supervisión.** Este componente incluye recursos para contratar servicios de consultoría para la realización de: (a) estudios de factibilidad - técnica, económica y socio-ambiental- y diseños finales de ingeniería para las obras de rehabilitación de caminos vecinales principales y de reposición de pequeños puentes; (b) fiscalización de la ejecución de dichas obras; (c) estudios socio-económicos de línea de base y de evaluación ex-post de impacto; (d) auditorías externas independientes de desempeño y financiera.
- 2.7 **Componente 2. Obras Civiles (US\$135,5 millones).** Este componente financiará: (a) la *rehabilitación de aproximadamente 1.150 km de caminos vecinales principales (US\$70 millones)* priorizados y seleccionados a través de planes viales participativos departamentales; las tareas, sencillas desde el punto de vista de la ingeniería, buscan dotarles de un estándar que asegure condiciones de transitabilidad aceptables durante todo el año, seguridad vial adecuadas y medidas de mitigación ambiental; (b) la ejecución de los trabajos considerados para la Fase II en el Plan de Gestión del Mantenimiento de la red prioritaria de caminos vecinales, consistente en el *mantenimiento rutinario de aproximadamente 4.200 km* –ya intervenidos con el PNCR-1 y con la Fase I del PNCR-2, y a rehabilitarse con esta Fase II- y *el mantenimiento periódico de aproximadamente 3.050 km* de las vías que han estado bajo mantenimiento rutinario durante cierto tiempo y se encuentran al fin de su vida útil (US\$33,5 millones); (c) la *rehabilitación y/o reemplazo de aproximadamente 1.500 mts de pequeños puentes de madera ya deteriorados por puentes de hormigón armado (US\$30 millones)* en la red de caminos vecinales secundarios; (d) el *empedrado de aproximadamente 500 calles urbanas o semiurbanas (US\$2 millones)* de comunidades ubicadas en el área de influencia del proyecto, de fácil construcción, bajo costo y bajo impacto ambiental, a ser realizado por convenio con el gobierno local para contribuir a mejorar la calidad de vida de la comunidad y fomentar el trabajo comunitario.
- 2.8 **Componente 3. Fortalecimiento Institucional y Administración del Programa.** La naturaleza del Programa, que supone desarrollar y consolidar un modelo de gestión descentralizada de la red vecinal con mayor participación de los gobiernos locales, hace de este componente un pilar fundamental de su estrategia de implementación. A través del mismo se prevén recursos para financiar: (a) el fortalecimiento institucional de la DCV para que se consolide como órgano rector del subsector brindando oportunamente la asistencia técnica, institucional y financiera que requieran los gobiernos locales participantes del Programa; (b) el fortalecimiento de la capacidad operativa y recursos humanos de la de la Unidad Ambiental (UA) del MOPC para el desarrollo adecuado de la gestión socio-ambiental a lo largo del ciclo completo de cada proyecto; (c) el apoyo al proceso de consolidación integral de los procesos de gestión vial de la red vecinal, departamental y nacional en la Dirección de Planificación Vial (DPV) del MOPC; (d) el desarrollo de planes viales participativos a nivel departamental; (e) la formación y capacitación de Cuadrillas de Mantenimiento Vial – CMV (microempresas formadas por pobladores locales) y la contratación de monitores técnicos y empresariales para apoyar a las CVMs hasta que adquieran la capacidad

adecuada para desarrollar su labor; (f) apoyo a la creación y fortalecimiento de gerencias viales en el ámbito de las Asociaciones de Municipios (AM) de cada Departamento, como una instancia técnica-administrativa profesionalizada con capacidad para asumir de manera gradual la gestión descentralizada de la red de caminos vecinales de sus respectivas jurisdicciones, y (g) administración del Programa, incluyendo todos los gastos incrementales para la ejecución del mismo.

III. TEMAS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 El conocimiento del sector se deriva principalmente de la participación activa del Banco en el financiamiento de numerosos proyectos de infraestructura vial en Paraguay, y más recientemente del desarrollo de la estrategia de actuación del Banco para el sector transporte en el país. Dada la importancia estratégica del subsector vial rural para el desarrollo sostenible de Paraguay y el contexto de apoyo a la descentralización del sector en que se inserta la presente operación, el equipo de proyecto ha discutido y acordado con las autoridades de contraparte del MOPC que los siguientes temas deberán ser analizados diligentemente durante la preparación de la operación:

Planificación vial participativa y Gestión descentralizada y sostenible de los caminos rurales. Comprenderá el desarrollo de una metodología participativa para la elaboración de planes viales departamentales, los que se constituirán en instrumentos de gestión vial de mediano y largo plazo y permitirán priorizar y seleccionar, en base a criterios técnicos, económicos, sociales y ambientales, los caminos vecinales a ser rehabilitados y mantenidos por el Programa. Los planes viales serán la base sobre la cual se discutirán y acordarán los esquemas institucionales de integración que adoptarán los gobiernos municipales y del departamento para una gestión vial descentralizada conjunta, así como los mecanismos de cofinanciación que sustentarán su operación en el largo plazo.

Marco de gestión para el Manejo Ambiental y Social del PNCR-2 – Fase II. Se deberá diseñar los instrumentos y procedimientos de gestión socioambiental que se aplicaría tanto al presente Programa como a eventuales operaciones posteriores que se aprueben con el mismo enfoque.

Capacidad institucional de la DCV y de la UA para la ejecución del Programa. La DCV es la responsable por la ejecución de la Fase I del PNCR-2, y ha demostrado una adecuada capacidad. Si bien el esquema para la administración y ejecución de la Fase I del PNCR-2 resulta compatible con las necesidades del mismo, el énfasis en un proceso de descentralización de la gestión vial vecinal del MOPC a los gobiernos locales presenta importantes desafíos operativos y administrativo-financieros. Por lo tanto, el equipo de proyecto analizará la necesidad de complementar a la estructura actual de la DCV y de la UA con personal profesional adicional que posean los perfiles necesarios y un fortalecimiento de sus respectivas capacidades de gestión mediante la nueva operación.

IV. SALVAGUARDIAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 El MOPC cuenta con una UA que fue creada y capacitada con recursos de operaciones anteriores financiadas por el Banco. De la misma manera que en la fase anterior, la presente Fase II del PNCR-2 financiará obras de rehabilitación y mantenimiento de caminos rurales y pequeños puentes que serán sencillas desde el punto de vista de la ingeniería, de pequeña a mediana magnitud, no incluyendo pavimentación, ampliación o cambios de trazado y construcción de by-pass o de nuevos tramos. En este contexto, no se prevén impactos socio-ambientales negativos que pudieran poner en riesgo el entorno natural o a pobladores ubicados en el área de influencia directa e indirecta donde se ejecutarán las obras. Estas intervenciones estarán localizadas en la RO del país, ya bastante consolidada desde el punto de vista de explotación agropecuaria y en este contexto no se prevé la ocurrencia de impactos indirectos asociados al incremento de actividades humanas. No está previsto incluir en el Programa caminos rurales que crucen áreas ambientales protegidas y zonas reconocidas legalmente como de Pueblos Indígenas. Considerando lo expuesto y en cumplimiento de las Políticas de Salvaguardia y Medio Ambiente OP-703, el equipo de proyecto propone la “Categoría B” como clasificación ambiental del Programa. En consonancia con ello, la estrategia ambiental y social propuesta para la Fase II del PNCR-2 incluirá: (a) la verificación del cumplimiento de los compromisos socio-ambientales asumidos en la anterior Fase I; (b) el análisis socio-ambiental rápido de una muestra de caminos rurales a ser rehabilitados en la presente Fase II; (c) el desarrollo de un Sistema de Gestión Ambiental y Social -SIGAS- a ser aplicado en la ejecución de la presente Fase II; (d) la revisión y complementación, de ser necesario, de las especificaciones técnicas ambientales generales –ETAG’s- para la ejecución de obras viales; (e) el desarrollo de especificaciones técnicas y ambientales para ejecución de actividades de mantenimiento rutinario de caminos vecinales, y (f) un plan de entrenamiento y capacitación aplicable al Programa, incluyendo el fortalecimiento de la UA del MOPC y la capacitación de las CMV (microempresas) y contratistas de obras en temas de protección ambiental. Los resultados de todas estas actividades serán consolidados en el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) anexo a la Propuesta Operativa de Desarrollo de la Operación (POD).

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 5.1 El Anexo V detalla la ruta crítica para culminar la preparación del proyecto. El POD será sometido a consideración del QRR el 28 de Mayo de 2009. El presupuesto de preparación de este proyecto asciende a US\$123,950. En términos de viabilidad y calidad técnica del Programa y la preparación de la documentación para su procesamiento en el Banco, se han realizado las siguientes contrataciones: i) *con fondos administrativos*, un consultor nacional para realizar el análisis ambiental y social y su correspondiente plan de manejo ambiental y social de los tramos de la muestra de caminos rurales a ser rehabilitados y el sistema de gestión ambiental y social a ser aplicado en la ejecución del Programa; ii) *con fondos de cooperación técnica*, un consultor internacional para elaborar el marco institucional y financiero para la gestión descentralizada y sostenible de los caminos rurales, y iii) *con fondos de cooperación técnica*, un consultor internacional especializado en planificación estratégica para el desarrollo de la metodología del Plan Vial Participativo de caminos rurales y su aplicación práctica en dos Departamentos seleccionados de Paraguay.

PARAGUAY
PROGRAMA NACIONAL DE CAMINOS RURALES 2^{DA} ETAPA-FASE II
(PR-L1019)

Safeguard Policy Filter Report

PROJECT DETAILS	IDB Sector	Transportation and Communication
	Project Type	Investment Loan
	Additional Operation Details	
	Country	Paraguay
	Project Status	Second Phase Operation or Repeat Loan
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Luis Uechi
	Project Title	Programa Nacional de Caminos Rurales 2da Etapa-Fase II
	Project Number	PR-L1019
	Safeguard Specialist(s)	<i>To be completed by assessor</i>
	Assessment Date	2008-12-12
	Assessment Number	2008-12120605-2
	Additional Comments	

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS	Project Type	Investment Loan	
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	Potential to cause air, soil or water contamination (also see B.10).	(B.11)
		The operation is a repeat or second phase loan.	(B.14)
	Potential Safeguard Policy Items (?)	No potential issues identified	
	Recommended Action	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PCD (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR. <i>Policy Directives can be accessed from the Resources tab on the Toolkit home page.</i>	
	Additional Comments		

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Luis Uechi
	Title	
	Date	2008-12-12

PARAGUAY
PROGRAMA NACIONAL DE CAMINOS RURALES 2^{DA} ETAPA-FASE II
(PR-L1019)

Safeguard Screening Form

PROJECT DETAILS	IDB Sector	Transportation and Communication
	Project Type	Investment Loan
	Additional Operation Details	
	Country	Paraguay
	Project Status	Second Phase Operation or Repeat Loan
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Luis Uechi
	Project Title	Programa Nacional de Caminos Rurales 2da Etapa-Fase II
	Project Number	PR-L1019
	Safeguard Specialist(s)	<i>To be completed by assessor</i>
	Assessment Date	2008-12-12
	Assessment Number	2008-12121237-2
	Additional Comments	

PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY	Project Category: B	Override Rating:	Override Justification:
	Conditions/Recommendations		Comments:
		<ul style="list-style-type: none"> Category "B" operations normally require an environmental impact analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements). 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. The Project Team must send to ESR the PP or PCD (or similar) containing the E&S Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) plus the Safeguard Policy Filter and 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). <p><i>Policy Directives can be accessed from the Resources tab on the Toolkit home page.</i></p>	

SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
	Generation of solid waste is <u>moderate</u> in volume and does not include <u>hazardous materials</u> .	<ul style="list-style-type: none"> Solid Waste Management: The client should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and recycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening: Luis Uechi	Date: 2008-12-12
	Comments:	

PARAGUAY
PROGRAMA NACIONAL DE CAMINOS RURALES 2^{DA} ETAPA – FASE II
(PR-L1019)

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

1. ANTECEDENTES

- 1.1 En 1993, el Banco firmó con Gobierno de la República del Paraguay los contratos de Préstamos 744/OC y 745/OC referentes a la ejecución del *Programa Nacional de Caminos Rurales – Primera Etapa (PNCR-1)*. La ejecución del PNCR-1 posibilitó: (i) la rehabilitación de 820 km de caminos rurales, incluyendo la correspondiente implementación de las medidas de mitigación de los impactos ambientales y sociales directos e indirectos y la protección de comunidades indígenas ubicadas en el Área de Influencia Indirecta (AII), y (ii) sentó las bases para una gestión más eficiente y sostenible de la infraestructura de caminos vecinales con la consolidación institucional y técnica de la Dirección de Caminos Vecinales (DCV) y de la Unidad Ambiental (UA), ambas en el ámbito del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC).
- 1.2 El *Programa Nacional de Caminos Rurales – Segunda Etapa (PNCR-2)*, fue aprobado por el banco en 1999, bajo la modalidad de multifase (dos fases). La Fase I (PNCR-2 - Fase I), contrato de Préstamo 1230/OC-PR, permitió rehabilitar 730 km de caminos rurales principales de la red prioritaria de la Región Oriental del país, incorporó un Plan de Gestión Ambiental (PGA) y de Apoyo a Comunidades Indígenas, además de desarrollar un Plan de Gestión de Mantenimiento (PGM).
- 1.3 El *PNCR-2 - Fase II*, actualmente en etapa de preparación, prevé: (i) la rehabilitación de 1.150 km de caminos principales de la red prioritaria de caminos vecinales de la Región Oriental del país, con sus correspondientes medidas de mitigación ambiental y social; (ii) el mantenimiento periódico y rutinario de 3.050 km de caminos rurales intervenidos en el PNCR-1 y el PNCR-2 – Fase I, además del mantenimiento rutinario de los 1.150 km que serán rehabilitados por la presente operación; (iii) la rehabilitación de puntos críticos y recuperación y/o sustitución de pequeños puentes de madera, y (iv) el empedrado de calles urbanas o semiurbanas en los cruces de poblados. Incluirá además, el financiamiento de: (a) los estudios técnicos, económicos, sociales y ambientales de las proyectos de rehabilitación; (b) los estudios de planificación vial participativa en los departamentos a ser intervenidos por el Programa; (c) la creación y capacitación de cuadrillas (microempresas) de mantenimiento vial rutinario; (d) la fiscalización de las obras de rehabilitación; (e) los gastos con la administración del Programa; (f) el desarrollo de la línea de base para monitoreo y evaluación ex post de impactos; (g) el fortalecimiento institucional, y (h) la auditoría del Programa. Los costos de mitigación de los impactos socio-ambientales serán incluidos en los costos de los proyectos a ser financiados por el PNCR-2 - Fase II. Asimismo, los resultados del análisis ambiental a ser ejecutado durante la preparación de la

presente operación serán consolidados en un Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) a ser presentado en conjunto con la Propuesta Operativa de Desarrollo de la Operación (POD).

2. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL

- 2.1 La Secretaria del Ambiente - SEAM, creada por Ley N° 1561/00 es la autoridad nacional responsable por la aplicación y control de la Ley N° 294/93 de *Evaluación de Impacto Ambiental*. La SEAM forma parte del Sistema Nacional Ambiental (SISNAM) que la tiene como su brazo ejecutivo y órgano administrativo competente para la aplicación de la legislación ambiental vigente y al Consejo Nacional del Ambiente (CONAM) como instancia superior deliberativa, estando conformado por representantes de los sectores públicos y privados y de las gobernaciones y municipios. La SEAM en coordinación con la UA del MOPC, es la entidad que supervisa la aplicación del *Plan de Gestión Ambiental* de los proyectos de rehabilitación que forman parte del Programa.
- 2.2 El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), es la Autoridad Regulatoria del Sector Transporte en el ámbito nacional, y en tal carácter, define y controla la implementación de las políticas vinculadas a este Sector, siguiendo las orientaciones del Poder Ejecutivo. EL MOPC, a través de Dirección de Caminos Vecinales – DCV, es responsable por todas las etapas del ciclo de los proyectos de caminos vecinales.
- 2.3 Para la incorporación del componente ambiental en el ciclo de los proyectos viales, fue creada, con el apoyo del Banco, la Unidad Ambiental (UA) del MOPC, que es responsable por la aplicación y el control de los temas socio-ambientales en los proyectos viales a cargo dicho Ministerio. La UA mantiene una buena coordinación institucional con la SEAM, mediante la firma de Convenios de Cooperación para ejecución de los programas financiados por el Banco. Es importante señalar que la UA, jerárquicamente, depende del Viceministro de Obras Públicas, lo que le permite trabajar transversalmente con las demás dependencias del MOPC para la incorporación del componente ambiental en el ciclo de los proyectos viales.
- 2.4 Las operaciones anteriores del Banco han financiado el fortalecimiento y la capacitación de UA, que cuenta con Especificaciones Técnicas Ambientales Generales (ETAGs) para realización de obras viales y realiza el seguimiento, supervisión y control de la ejecución de las obras financiadas con recursos del Banco.

3. POTENCIALES IMPACTOS Y ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

- 3.1 Durante la preparación de la operación, el equipo de proyecto realizó una visita a una muestra de caminos vecinales rehabilitados en las operaciones anteriores del Banco y también visitó algunos de los caminos a ser rehabilitados por la presente operación. Los resultados preliminares de las referidas visitas permiten predecir que el Programa no generará impactos negativos significativos pues la mayor parte de los tramos ejecutados en la anterior Fase I y a ser ejecutados en esta presente Fase II hacen parte de la red vial no pavimentada que está en operación desde hace muchos años, y que cruza áreas de explotación agropecuaria ya bastante consolidadas de la Región Oriental del país, reduciendo así considerablemente la posibilidad de que se produzcan impactos ambientales significativos por la ejecución de las obras.
- 3.2 Asimismo, las obras de rehabilitación serán realizadas en su gran mayoría dentro del derecho de vía, serán sencillas desde el punto de vista de la ingeniería, de pequeña a mediana magnitud, no incluyendo pavimentación, ampliación o cambios de trazado y construcción de *by-pass* o de nuevos tramos. No se prevé la afectación directa de poblaciones de bajos ingresos y no se incluirán en el Programa caminos rurales que crucen áreas ambientales protegidas y zonas reconocidas legalmente como de Pueblos Indígenas. Sin embargo, de existir poblaciones indígenas en el área de influencia indirecta de los proyectos, el Programa incluirá los estudios requeridos por la OP-765.
- 3.3 La visita de campo a la muestra de proyectos, también permite identificar que son pocos significativos los pasivos ambientales encontrados en los caminos rurales del Programa y están relacionados principalmente a erosiones localizadas dentro del derecho de vía y problemas de seguridad vial en algunos cruces de áreas pobladas. La corrección de los pasivos correspondientes a los proyectos de rehabilitación a ser ejecutados en la Fase II será considerada en los estudios de ingeniería y el costo correspondiente será incluido en el presupuesto de obra. Para los caminos intervenidos en la Fase I, los trabajos de mantenimiento previstos incluirán los costos de corrección de los pasivos que afectan la operación del camino o que causan impactos directos continuos a las propiedades adyacentes.
- 3.4 Considerando lo expuesto y en cumplimiento de las Políticas de Salvaguardias y Medio Ambiente OP-703, el equipo de proyecto propone la “Categoría B” como clasificación ambiental del Programa.
- 3.5 En consonancia con ello, la estrategia ambiental y social propuesta para la preparación de la presente Fase 2 del PNCR-2 incluirá: (i) la verificación del cumplimiento de los compromisos socio-ambientales asumidos en la anterior Fase I del Programa; (ii) el análisis socio-ambiental rápido de una muestra de caminos rurales a ser rehabilitados en la presente Fase II; (iii) el desarrollo de un Sistema de Gestión Ambiental y Social –SIGAS- a ser aplicado en la ejecución de la presente Fase 2; (iv) la revisión y complementación, de ser necesario, de las especificaciones técnicas ambientales generales –ETAGs- para la ejecución de

obras viales; (v) el desarrollo de especificaciones técnicas y ambientales para ejecución de actividades de mantenimiento rutinario de caminos vecinales, y (vi) un plan de entrenamiento y capacitación aplicable al Programa, incluyendo el fortalecimiento de la Unidad Ambiental (UA) del MOPC para ejercer las actividades de gestión socio-ambiental del ciclo completo de los proyectos (en especial para las fases de *screening* y *scoping* y de seguimiento y supervisión) y la capacitación de las cuadrillas (microempresas) de mantenimiento vial rutinario y contratistas de obras en temas de protección ambiental.

- 3.6 El Sistema de Gestión Ambiental y Social (SIGAS) de la presente operación PNCR-2 – Fase II, a ser desarrollado durante la preparación de la operación deberá cumplir con la normativa legal ambiental y social de Paraguay y las Políticas del Banco e incluirá, como mínimo: (i) definición de criterios de elegibilidad socio-ambiental de proyectos a ser aplicados en el proceso de planificación vial participativa; (ii) establecimiento de una metodología para la categorización de los proyectos viales en función del riesgo socio-ambiental que podrían representar y que considere como mínimo, el nivel de intervención física de cada tipo de obra y la vulnerabilidad socio-ambiental de su área de influencia (*screening*); (iii) determinación, para cada categoría de proyecto, del tipo de evaluación socio-ambiental a ser desarrollado con recursos del Programa y desarrollo de las guías correspondientes (*scoping*), incluyéndose directrices para el desarrollo de planes de reasentamiento de población directamente afectada por las obras y para la gestión de impactos potenciales sobre pueblos indígenas¹, etc.; (iv) diseño de instrumentos de uso interno de la UA/MOPC que registren las actividades de gestión socio-ambiental desarrolladas a lo largo del ciclo de proyecto, y (vi) definición de los procedimientos y responsabilidades de gestión socio-ambiental tanto en el ámbito interno como externo para cumplir con las exigencias de la autoridad ambiental SEAM y del Banco.

¹ El Programa no incluye proyectos viales con afectación directa de personas o poblaciones indígenas; sin embargo se pretende desarrollar un marco integral para la gestión vial.

PARAGUAY
PROGRAMA NACIONAL DE CAMINOS RURALES 2^{DA} ETAPA – FASE II
(PR-L1019)

Índice de Trabajo Sectorial Concluido y Propuesto

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y links a archivos técnicos
Opciones técnicas y diseño	PARAGUAY. Nota Sectorial de Transporte. Septiembre 2008. Diseño del Marco Institucional y Financiero para la gestión vial descentralizada en el Paraguay. Planes Viales Participativos en los Departamentos de Itapúa y Alto Paraná. Diseño e implementación de un sistema integrado de monitoreo y evaluación del PNCR-2.	Concluido 1/Abr/2009 Concluido 1/Abr/2009	
Análisis del costo del proyecto y su viabilidad económica	Estudios técnico-económico específicos de los proyectos de la muestra representativa. Equipo de proyecto. Misión de Orientación y Misión de Análisis.	Concluido Concluido	
Administración Financiera/ Fiduciaria. Ambiente de control.	Informe Final Diagnóstico del Fortalecimiento Institucional del MOPC. Diciembre de 2008. Equipo de proyecto. Misión de Orientación y Misión de Análisis.	Concluido Concluido	
Recolección de información y análisis para reportar resultados.	Equipo de proyecto. Misión de orientación y Misión de Análisis. Diseño e implementación de un sistema integrado de monitoreo y evaluación del PNCR-2.	Concluido 1/Abr/2009	
Análisis institucional/ de personal y de procedimientos vinculados a la capacidad de implementación.	Informe Final Diagnóstico del Fortalecimiento Institucional del MOPC. Diciembre de 2008. Equipo de proyecto. Misión de orientación y Misión de Análisis. Análisis del esquema de ejecución del Programa y evaluación de la capacidad institucional para la ejecución aplicando la herramienta SECI.	Concluido Concluido 1/Abr/2009	
<i>Stakeholders</i> y el ambiente político	PARAGUAY. Nota Sectorial de Transporte. Septiembre 2008. Diseño del Marco Institucional y Financiero para la gestión vial descentralizada en el Paraguay. Planes Viales Participativos en los Departamentos de Itapúa y Alto Paraná. Equipo de proyecto. Misión de orientación y Misión de Análisis.	Concluido 1/Abr/2009 Concluido Concluido	
Salvaguardias sociales y ambientales	Informe consultor especializado en evaluación socio-ambiental de proyectos de infraestructura vial, conteniendo el marco de gestión para el Manejo Ambiental y Social que se aplicaría al Programa y el Análisis Ambiental y Social y su correspondiente Plan de Manejo Ambiental y Social de los tramos de la muestra. Equipo de proyecto. Misión de orientación y Misión de Análisis.	Concluido Concluido	
Otros asuntos relevantes, incluyendo donantes, género, sostenibilidad, temas de país/ sector.			