

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**PARAGUAY**

**PROGRAMA DE MEJORAMIENTO Y CONSERVACIÓN DE CORREDORES VIALES**

**(PR-L1105)**

**PERFIL DE PROYECTO**

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Ernesto Monter, Jefe de Proyecto (INE/TSP); Rafael Acevedo y Martín Sosa (TSP/CPR); Miroslava Errazuriz de Nevo, Luis Uechi y Anacecilia Rueda (INE/TSP); Oscar Camé Saldivar (ESG/CPR); y Guillermo Eschoyez (LEG/SGO)

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

## PERFIL DE PROYECTO PARAGUAY

### I. DATOS BÁSICOS

<b>Nombre del proyecto:</b>	Programa de Mejoramiento y Conservación de Corredores Viales
<b>Número del proyecto:</b>	PR-L1105
<b>Equipo de proyecto:</b>	Ernesto Monter, Jefe de Proyecto (INE/TSP); Rafael Acevedo y Martín Sosa (TSP/CPR); Miroslava Errazuriz de Nevo, Luis Uechi y Anacecilia Rueda (INE/TSP); Oscar Camé Saldivar (ESG/CPR); y Guillermo Eschoyez (LEG/SGO)
<b>Prestatario:</b>	República del Paraguay
<b>Organismo ejecutor:</b>	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)
<b>Plan de financiamiento:</b>	BID/CO: US\$90.000.000 Total: US\$90.000.000
<b>Salvaguardias:</b>	Políticas identificadas: B.01; B.02; B.03; B.04; B.05; B.06; B.07; B.09; B.11; B.14; y B.17 de la Política OP-703. Políticas OP-704; OP-710; OP-765; OP-761; y OP-102 Clasificación: B

### II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Marco territorial y socioeconómico.** Paraguay tiene una extensión de 406.752 km<sup>2</sup> y una población total de cerca de 6,7 millones de habitantes<sup>1</sup>. La organización territorial está muy diferenciada entre dos regiones separadas por el río Paraguay: la Región Oriental (RO) y el Chaco. La RO ocupa el 40% de la superficie, que alberga el 97%<sup>2</sup> de la población y una proporción similar de la actividad productiva del país. Luego de una expansión económica de 14% en 2013, el crecimiento económico se ha desacelerado en 3% en 2015<sup>3</sup>, y una proyección de crecimiento de 3,2% en 2016. Los motivos principales de esta desaceleración han sido el fin de un ciclo de altos precios de semilla de soja, el principal producto de exportación de Paraguay.
- 2.2 **Rol estratégico de la infraestructura vial.** El país posee una estructura económica sustentada básicamente en los sectores agropecuarios y agroindustrial<sup>4</sup>. En la actualidad, el país está realizando esfuerzos para fomentar procesos de industrialización en el sector agropecuario y aumentar su diversificación mediante: (i) el apoyo a clusters productivos; (ii) ampliación de las escalas de producción; (iii) integración de la explotación agropecuaria y forestal; (iv) impulso de técnicas de mejoramiento y procesamiento; (v) racionalización de los sistemas de distribución logística; y (vi) expansión del consumo interno. Todas estas actividades son dependientes de los niveles de accesibilidad, cobertura y calidad de la red vial. Por otra parte, debido a la mediterraneidad del Paraguay las cargas del comercio exterior recorren en promedio 1.350 km desde y hasta los puertos marítimos, haciendo que los costos del transporte carretero y la cadena logística tengan una alta incidencia en la actividad productiva y

<sup>1</sup> Dirección General de Estadísticas, Encuestas y Censos (DGEEC), año 2015.

<sup>2</sup> Aproximadamente 39% de la misma en áreas rurales. DGEEC, año 2015.

<sup>3</sup> Banco Central del Paraguay (BCP).

<sup>4</sup> La producción agrícola-ganadera y los negocios agroindustriales representan más del 25% del PIB y del empleo, y cerca del 58% de las exportaciones pertenecen a estos sectores (la cifra sube a 77% excluyendo las exportaciones de energía eléctrica de las entidades binacionales). BCP, año 2015.

exportadora del país. Cerca del 87% de las cargas del Paraguay se movilizan a través del transporte vial y el 46% de sus exportaciones son transportadas por tierra hasta los puertos. Por ello, la mejora de la Red Vial Nacional (RVN), a través de la pavimentación de tramos, la optimización del mantenimiento de infraestructura, y la construcción de nuevos tramos contribuirá a disminuir las distancias y los costos de transporte para zonas con alto potencial económico y productivo, permitiendo fortalecer la comunicación interna e integración territorial, facilitando el movimiento de carga y personas entre áreas de producción y consumo, e incrementando la competitividad del país en el comercio exterior.

- 2.3 **El problema.** La situación actual de la red vial limita seriamente las posibilidades de desarrollo del país y el bienestar y progreso de su población. La extensión de la red vial inventariada del Paraguay (2015) es de 32.327 km<sup>5</sup>, de los cuales 3.643 km corresponden a la RVN, 14.788 km a los caminos departamentales y los restantes 13.896 km a los caminos vecinales. A pesar de que la red vial pavimentada<sup>6</sup> ha crecido en promedio 211 km/año (pasando de 2.902 km en 1995 a 7.131,59 km en 2015), solo el 22% de la red inventariada es apta para el tránsito constante, dado que los altos niveles de precipitación (mayores a 1.600 mm/año), conllevan a frecuentes interrupciones (entre 40 y 90 días promedio anual) en la circulación de las vías no pavimentadas, resaltando así la importancia del mejoramiento y la conservación de la red vial<sup>7</sup>, lo cual es fundamental para el fomento del desarrollo económico y social del país.
- 2.4 **Estrategia del Banco.** El programa se encuentra alineado con la Estrategia del Banco con Paraguay para el periodo 2014 - 2018 (GN-2769)<sup>8</sup>, y con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-3) pues contribuye a: (i) mejorar la accesibilidad; y (ii) rehabilitar y mejorar las condiciones de la red vial que aseguran la plena utilización de activos existentes, aumentando la seguridad y promoviendo el desarrollo logístico. Asimismo, el programa es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010 - 2020 (GN-2788-5) y se alinea con los desafíos de desarrollo de: (a) productividad e innovación por su apoyo a la rehabilitación, mejoramiento y conservación de la infraestructura de corredores viales estratégicos del país; e (b) integración económica por su contribución a facilitar el acceso de la producción y el tránsito de mercaderías a los mercados externos regional e internacionales. Adicionalmente el programa contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2016-2019 (GN-2727-4) mediante el producto previsto de km de caminos a mejorar y construir. El programa está contemplado en el Programa de Operaciones (OPR) aprobado el 30 de marzo del 2016 (GN-2849).
- 2.5 El programa es consistente con la Estrategia de Infraestructura (GN-2710-5), en particular con los principios estratégicos de: (i) financiamiento y asistencia

---

<sup>5</sup> Corresponde a los caminos con inventario vial. Se estima que la extensión total de caminos es de 60.000 km. Paraguay es uno de los países de América Latina y el Caribe (ALC) con más baja densidad vial (0,08 km/km<sup>2</sup>), siendo el promedio de la región 0,18 km/km<sup>2</sup> y el de los países del Cono Sur de 0,19 km/km<sup>2</sup>.

<sup>6</sup> Se considera como pavimentada: concreto asfáltico, tratamiento superficial, hormigón armado, adoquinado y empedrado.

<sup>7</sup> De acuerdo con el Plan Estratégico 2008-2013 del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), la inversión sub óptima en mantenimiento se refleja en un 25% de las vías pavimentadas con alto nivel de deterioro.

<sup>8</sup> En particular, con el objetivo estratégico de la Matriz de Resultados de "Mejorar la infraestructura de transporte". Ver también párrafo 3.7 de la Estrategia (GN-2769).

técnica para una infraestructura que contribuya al crecimiento económico, provea acceso y fomente la integración regional y global; y (ii) planificar, construir y mantener la infraestructura vial para proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo del país.

- 2.6 **Objetivo.** Contribuir a mejorar la competitividad del sector productivo y la integración económica y social del Paraguay a través de la mejora de la transitabilidad de la carretera entre Ñumi y San Juan Nepomuceno, y desde la Ruta N°6 hasta el Corredor de Exportación de la RO, tramos que hacen parte del corredor vial que vincula una importante área productiva del país, así como la rehabilitación y el mantenimiento de varios corredores principales de la Red Vial Nacional Primaria (RVNP) de la RO. Los objetivos específicos son la reducción de los costos de operación del transporte y los tiempos de viaje a través de la mejora de la infraestructura. Para lograr estos objetivos, el programa ha sido estructurado en los siguientes componentes:
- 2.7 **Componente único. Obras civiles y fiscalización (US\$86 millones).** Este componente financiará: (i) el mejoramiento y rehabilitación de cerca de 53 km de vías de Ñumi a San Juan Nepomuceno, incluyendo la circunvalación de aproximadamente 5 km a la ciudad de San Juan Nepomuceno y su mantenimiento; (ii) la rehabilitación y mejoramiento de aproximadamente 52 km entre la ruta N°6 hasta el empalme del Corredor de Exportación Oriental, incluyendo la solución de intersección con la Ruta N°6 y la construcción de un nuevo tramo de empalme de aproximadamente 2 km hasta la ruta existente sobre áreas agrícolas; (iii) el mantenimiento por niveles de servicio de aproximadamente 148 km del corredor desde Ñumi hasta el empalme con la Ruta N°6<sup>9</sup>; (iv) el mantenimiento por niveles de servicio de aproximadamente 110 km de la Ruta N°13<sup>10</sup>, desde Caaguazú hasta el empalme con la ruta N°10; (v) la fiscalización técnica y ambiental de obras de pavimentación y mantenimiento; (vi) el apoyo a las actividades de catastro y expropiaciones de la franja de dominio para las obras del programa; (vii) compensación ambiental y social, que incluye las medidas destinadas a compensar los impactos socio ambientales; y (viii) pagos por servicios ambientales.
- 2.8 En adición al componente arriba descrito se propone financiar con los recursos del préstamo (US\$4 millones) lo siguiente: (i) administración del programa (incluyendo gastos para complementar la estructura de la Unidad Ejecutora del Proyecto (UEP) existente en la Dirección de Vialidad (DV) para la ejecución de los proyectos del Banco PR-L1075 y PR-L1080, la cual será la UEP del programa, y para la contratación de una Empresa de Consultoría de Apoyo Técnico y Fiduciario – ECATEF, de ser necesario); (ii) monitoreo y evaluación; y (iii) auditorías financieras externas.
- 2.9 **Costo.** El programa tendría un costo total de US\$90 millones, a ser financiado en su totalidad por el capital ordinario del Banco.

---

<sup>9</sup> La construcción del tramo entre San Juan Nepomuceno al empalme con la Ruta N°6, financiada con recursos de la operación PR-L1080, estaría concluida al momento de la puesta en servicio del tramo rehabilitado en la presente operación, permitiendo así tener un solo contrato de mantenimiento para todo el corredor.

<sup>10</sup> El tramo desde Caaguazú hasta Vaquería, ya se encuentra finalizado, y fue financiado con recursos de la operación PR-L1007. El tramo entre Vaquería hasta el empalme con la Ruta N°10, está actualmente en ejecución en el marco de la PR-L1075.

- 2.10 **Resultados esperados.** Los principales resultados del proyecto serán verificados a través de los siguientes indicadores: (i) costo de operación vehicular en los tramos intervenidos (US\$ constantes/vehículo-km); (ii) tiempo de viaje promedio (minutos/viaje); (iii) índice de accesibilidad de las vías pavimentadas en la RVPN (km vías pavimentadas/1.000 km<sup>2</sup>); (iv) Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) (vehículos/día); e (v) Índice de Rugosidad Internacional (IRI).

### III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Conocimiento del Banco sobre el sector.** El Banco viene cumpliendo un importante rol en el desarrollo del sector transporte y logística en Paraguay en las últimas décadas teniendo en cuenta su condición de mediterraneidad, con el objetivo primordial de mejorar la competitividad a través de la reducción de costos de transporte y, mejorar el acceso de personas y carga para integrarse con los países vecinos y a otros mercados de exportación. Con este enfoque, el énfasis de la inversión es el sector carretero debido a la baja densidad de la RVPN pavimentada del país<sup>11</sup> y la necesidad de apoyar el creciente volumen de exportaciones del Paraguay. Asimismo, el Banco viene apoyando el desarrollo e implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV), acción clave que el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) lidera en el país, además del fortalecimiento de la capacidad de planificación del MOPC a través del desarrollo del Plan Maestro de Transporte (PMT), y también del Plan Nacional de Logística (PNL), los cuales indican las principales prioridades de inversión e intervención apoyando el desarrollo sostenido del país. En los últimos 20 años, el Banco ha aprobado operaciones por un monto de US\$543 millones en corredores viales de la RVPN, que financiaron entre otras cosas, la pavimentación de 874 km de importantes vías troncales del país y ha apoyado el desarrollo de un sistema de mantenimiento por niveles de servicio en 1.245 km de vías<sup>12</sup>.
- 3.2 **Modalidad.** Esta operación está siendo diseñada como un préstamo para un programa de obras múltiples que tendrá un período de desembolso de siete años. La muestra representativa estaría conformada por obras de un valor aproximado a US\$35 millones<sup>13</sup>, cuyos estudios se encuentran en proceso de ejecución.
- 3.3 **Esquema de ejecución.** Dentro del MOPC, la ejecución de la operación estará a cargo de la DV a través de la UEP, cuya función principal será la coordinación técnica de las dependencias del MOPC involucradas. Las acciones de ejecución, incluyendo los procesos de adquisiciones, supervisión de obras y temas sociales y ambientales estarán a cargo de las unidades de línea dentro de la estructura del MOPC. Para la ejecución del programa de corredores viales PR-L1075, la UEP ha sido prevista ser fortalecida con la contratación de un número importante de profesionales que tendrán la capacidad suficiente para dar soporte a dicho proyecto, así como también al PR-L1080 y al presente programa. Así, será necesario ir contratando el personal incremental para cubrir necesidades

<sup>11</sup> Paraguay: 0,009969 km/km<sup>2</sup>; Argentina: 0,012286 km/km<sup>2</sup>; Brasil: 0,00706 km/km<sup>2</sup>; Uruguay: 0,10087 km/km<sup>2</sup>.

<sup>12</sup> Préstamos PR0035 (1996-2007); PR0104 (1999-2010); PR0113 (2000-2010); y PR-L1007 (2006-2015); PR-L1075 (en ejecución desde el 2013).

<sup>13</sup> Mejoramiento del tramo Ñumi – San Juan Nepomuceno.

adicionales de inspección de campo, soporte en temas ambientales, sociales y fiduciarios y suplementar el tiempo de algunos profesionales que requieran tiempo adicional.

- 3.4 **Área de intervención.** El programa intervendrá en zonas consideradas prioritarias por su potencial productivo. Las obras consideradas no presentan ninguna complejidad técnica particular y el MOPC cuenta con experiencia en la ejecución de proyectos similares; asimismo, existe en el mercado una buena oferta de empresas contratistas y fiscalizadoras con capacidad técnica y operacional adecuadas, que habitualmente participan en las licitaciones de obras viales en el país. El MOPC dispone de una preselección de obras potencialmente elegibles para el programa, y estas son complementarias a inversiones ya realizadas o por realizar en otras operaciones que cuentan con financiamiento del Banco<sup>14</sup>. Todos los proyectos a ser incluidos en la operación, contarán con estudios de factibilidad técnica, económica y socio ambiental, durante el proceso de preparación de la operación.

#### **IV. ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES**

- 4.1 Los principales impactos ambientales y sociales ocurrirán en las circunvalaciones, por ser tramos nuevos *green-field*, pero cortas, de 5 km o menos, localizadas principalmente en áreas de uso agrícola y/o ganadero. Si bien no se prevé la necesidad de reasentamiento de población, la adquisición del derecho de vía en la franja de dominio de estas circunvalaciones conlleva: (i) el riesgo de oposición por parte de propietarios al trazado de las vías y el paso de las mismas por sus propiedades; y (ii) las demoras relacionadas con la tenencia de la tierra (títulos de propiedad inexistentes, duplicados o con falencias). Durante el proceso de diseño de la operación, se tomarán las medidas para asegurar que corresponden, el prestatario y el organismo ejecutor cumplan con los requerimientos de las políticas del Banco, incluyendo la de Reasentamiento Involuntario (OP-710), incluyendo catastros, consultas públicas, y alternativas de compensación a los afectados por la afectación de la adecuación de la franja de dominio.
- 4.2 Como parte de los diseños de las obras se prepararán análisis ambientales y se realizarán consultas públicas.
- 4.3 De conformidad con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), la operación se clasifica como Categoría B. Para mayores detalles referirse al Anexo III, Estrategia Ambiental y Social.

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

- 5.1 El cronograma de preparación prevé el envío del borrador de la Propuesta de Préstamos a OPC el 6 de octubre de 2016. Los recursos necesarios para la preparación de esta operación se estiman en US\$121.073; US\$60.000 para consultorías y US\$61.073 para misiones (Anexo V).

---

<sup>14</sup> Complementarias a inversiones realizadas en las operaciones PR-L1007, PR-L1075 y PR-L1080.

# CONFIDENCIAL

---

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



## Safeguard Screening Form

### Operation Information

Operation		
<b>PR-L1105</b> Transportation and Road Works Infrastructure Program		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B	{Not Set}	
Country	Executing Agency	
PARAGUAY	{Not Set}	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	URBAN TRANSPORT INFRASTRUCTURE	
Team Leader	ESG Lead Specialist	
ERNESTO MONTER FLORES	{Not Set}	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$0	0.000 %
Assessment Date	Author	
18 Apr 2016	oscarluisc ESG Lead Specialist	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	10 May 2016	
QRR (Estimated)	29 Jul 2016	
Board Approval (Estimated)	{Not Set}	
Safeguard Performance Rating		
{Not Set}		
Rationale		
{Not Set}		

### Operation Classification Summary

Overriden Rating	Overriden Justification
Comments	



## Safeguard Screening Form

### Conditions / Recommendations

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

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

### Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

Generation of solid waste is [moderate](#) in volume, does not include [hazardous materials](#) and follows standards recognized by multilateral development banks.

**Solid Waste Management:** The borrower 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 re-cycling 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.

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

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

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



## Safeguard Screening Form

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

The project is located in an area prone to [inland flooding](#) and the likely severity of the impacts to the project is [moderate](#).

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. This must take into consideration changes in the frequency and intensity of intensive rainfall and in the patterns of snowmelt that could occur with climate change. The DRMP includes risk reduction measures (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as the financial protection (risk transfer, retention) of the project. The DRM Plan takes into account existing vulnerability levels and coping capacities, the area's disaster alert and prevention system, general design standards, land use regulations and civil defense recommendations in flood prone areas. However, the options and solutions are sector- and even case-specific and are selected based on a cost analysis of equivalent alternatives.

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

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

### Disaster Risk Summary

Disaster Risk Level

**Moderate**

Disaster / Recommendations



## Safeguard Screening Form

The reports of the Safeguard Screening Form (i.e., of the Safeguards Policy Filter and the Safeguard Classification) constitute the Disaster Risk Profile to be included in the Environmental and Social Strategy (ESS). The Project Team must send the PP (or equivalent) containing the ESS to the ESR.

The Borrower prepares a Disaster Risk Management Summary, based on pertinent information, focusing on the specific moderate disaster and climate risks associated with the project and the proposed risk management measures. Operations classified to involve moderate disaster risk do not require a full Disaster Risk Assessment (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704).

The Project Team examines and adopts the DRM summary. The team remits the project risk reduction proposals from the DRMP to the engineering review by the sector expert or the independent engineer during project analysis or due diligence, and the financial protection proposals to the insurance review (if this is performed). The potential exacerbation of risks for the environment and population and the proposed risk preparedness or mitigation measures are included in the Environmental and Social Management Report (ESMR), and are reviewed by the ESG expert or environmental consultant. The results of these analyses are reflected in the general risk analysis for the project. Regarding the project implementation, monitoring and evaluation phases, the project team identifies and supervises the DRM approaches being applied by the project executing agency.

Climate change adaptation specialists in INE/CCS may be consulted for information regarding the influence of climate change on existing and new natural hazard risks. If the project requires modification or adjustments to increase its resilience to climate change, consider (i) the possibility of classification as an adaptation project and (ii) additional financing options. Please consult the INE/CCS adaptation group for guidance.

### Disaster Summary

#### Details

The project is classified as moderate disaster risk because of the likely impact of at least one of the natural hazards is average.

#### Actions

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



## Safeguard Policy Filter Report

### Operation Information

Operation		
<b>PR-L1105</b> Transportation and Road Works Infrastructure Program		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B	{Not Set}	
Country	Executing Agency	
PARAGUAY	{Not Set}	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	URBAN TRANSPORT INFRASTRUCTURE	
Team Leader	ESG Lead Specialist	
ERNESTO MONTER FLORES	{Not Set}	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$0	0.000 %
Assessment Date	Author	
18 Apr 2016	oscarluisc ESG Lead Specialist	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	10 May 2016	
QRR (Estimated)	29 Jul 2016	
Board Approval (Estimated)	{Not Set}	
Safeguard Performance Rating		
{Not Set}		
Rationale		
{Not Set}		

### Safeguard Policy Items Identified

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

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

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

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



## Safeguard Policy Filter Report

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

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

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

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

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

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

### B.11. Pollution Prevention and Abatement

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

### B.12. Project Under Construction

The operation is already [under construction](#) by the executing agency or borrower.

### B.14. Multiple Phase and Repeat Loans

The operation is a repeat or second phase loan.

### B.17. Procurement

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

### B.2 Country Laws and Regulations

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

### B.3 Screening and Classification

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

### B.4 Other Risk Factors

The borrower/executing agency exhibits weak institutional capacity for managing environmental and social issues.

### B.5 Environmental Assessment Requirements

An environmental assessment is required.

### B.6 Consultations



## Safeguard Policy Filter Report

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

### B.7 Supervision and Compliance

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

### B.9 Natural Habitats and Cultural Sites

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

## Potential Safeguard Policy Items

[No potential issues identified]

## Recommended Actions

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

## Additional Comments

[No additional comments]

## ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

### I. RESUMEN DEL PROGRAMA

<b>Nombre del proyecto:</b>	Programa de Mejoramiento y Conservación de Corredores Viales
<b>Número de proyecto:</b>	PR-L1105
<b>País:</b>	Paraguay
<b>Sector:</b>	Transporte
<b>Prestatario:</b>	Gobierno de la República del Paraguay
<b>Organismo ejecutor:</b>	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)
<b>Costo Total del proyecto:</b>	US\$90.000.000
<b>Préstamo BID:</b>	US\$90.000.000
<b>División responsable:</b>	INE/TSP
<b>Categoría ambiental:</b>	B

### II. REQUERIMIENTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

- 2.10 La nueva operación se estructurará como un programa de obras múltiples, con un monto estimado de US\$90 millones para el préstamo del Banco. El Programa comprendería el siguiente componente (ver en Imagen I la ubicación de las obras):
- 2.11 **Componente único.** Obras Civiles y Fiscalización (US\$86 millones). Este componente financiará: (i) el mejoramiento y rehabilitación de cerca de 53 Km de vías desde el poblado de Ñumi a San Juan Nepomuceno, incluyendo la circunvalación de aproximadamente 5km a la mencionada ciudad de San Juan Nepomuceno; (ii) la rehabilitación y mejoramiento de aproximadamente 52 km entre la Ruta N° 6 hasta el empalme con el Corredor de Exportación Oriental, incluyendo la solución de intersección con la Ruta N°6 y la construcción de un nuevo tramo de empalme de aproximadamente 2 km hasta la ruta existente sobre áreas agrícolas; (iii) el mantenimiento por niveles de servicio de aproximadamente 148 km del corredor desde Ñumi hasta el empalme con la Ruta N° 6<sup>1</sup>; (iv) el mantenimiento por niveles de servicio de aproximadamente 110 km de la Ruta N°13<sup>2</sup>, desde Caaguazú hasta el empalme con la ruta N° 10; (v) la fiscalización técnica y ambiental de obras de pavimentación y mantenimiento; (vi) el apoyo a las actividades de catastro y expropiaciones de la franja de dominio para las obras del programa; (vii) compensación ambiental y social, que incluye las medidas destinadas a compensar los impactos socio-ambientales; y (viii) pagos por servicios ambientales.
- 2.12 Además, se financiarán por un monto de US\$4 millones los siguientes aspectos: (i) administración del programa, incluyendo los costos de adecuación y fortalecimiento de la Unidad Ejecutora del Proyecto (UEP) y/o una Empresa de Consultoría de Apoyo Técnico y Fiduciario; (ii) monitoreo y evaluación; y (iii) auditorías financieras externas.

<sup>1</sup> La construcción del tramo entre San Juan Nepomuceno al Empalme con la Ruta N°6, financiada con recursos de la Operación PR-L1080, estaría concluida al momento de la puesta en servicio del tramo rehabilitado en la presente operación, permitiendo así tener un solo contrato de mantenimiento para todo el corredor.

<sup>2</sup> El tramo desde Caaguazú hasta Vaquería, ya se encuentra finalizado, y fue financiado con recursos de la Operación PR-L1007. El tramo entre Vaquería hasta el empalme con la Ruta N°10, está actualmente en ejecución en el marco de la PR-L1075.

## **A. Entorno ambiental y social**

- 2.13 Los proyectos de la muestra forman parte de los corredores viales de la Región Oriental del Paraguay. La ciudad de Ñumí es un distrito del Departamento del Guairá, con una población de 3.637 hab. (DGEEC, 2008). La ciudad de San Juan Nepomuceno se encuentra en el Departamento de Caazapá y el distrito tiene una población de 24.243 (DGEEC, 2002). Dentro del tramo que será intervenido por el proyecto entre Ñumí y San Juan Nepomuceno, se encuentran ubicados dos ciudades: General Garay (población estimada de 8.308 habitantes, DGEEC 2015) y General Morínigo (6.176 habitantes, DGEEC 2002). La actividad económica en esta región ha sido tradicionalmente el cultivo de caña de azúcar y la ganadería, aunque en las últimas décadas se ha registrado un rápido avance de cultivos extensivos de soja, y cultivos forestales exóticos de pino y eucalipto.
- 2.14 La Ruta N° 13, cuyo mantenimiento será incluido en esta nueva operación, se encuentra dentro de la Ecorregión Selva Central, en el límite con la Ecorregión Litoral Central, de acuerdo al mapa del Centro de Datos para la Conservación (CDC, 1990). La Ecorregión es típicamente una selva sub-tropical (Tortorelli 1966), también descrita por Holdrige (1969) como bosque húmedo templado cálido, presenta una combinación de bosque alto en su mayoría, intercalándose con praderas naturales. Las comunidades naturales presentes en la zona son variadas y características de esta ecorregión. El uso de la tierra es predominantemente agrícola y ganadero, con áreas boscosas distribuidas aisladamente y campos bajos inundables. La población del área de influencia del tramo está conformada por pequeños productores campesinos, comunidades indígenas, grandes productores de diferentes orígenes, siendo las comunidades indígenas el grupo más vulnerable. En el otro extremo de la estructura social se encuentran los grandes productores paraguayos y extranjeros dedicados al cultivo de la soja y actividades complementarias, así como a la ganadería extensiva.
- 2.15 En el área de influencia indirecta del tramo San Juan Nepomuceno – Ruta VI se encuentran ubicadas tres áreas protegidas importantes: (i) el Parque Nacional Caazapá; (ii) el Área de Reserva para Parque San Rafael (ambos con la clasificación de Área Silvestre Protegida bajo dominio público, Categoría II de la IUCN); y (iii) la Reserva Natural Privada Tapytá. Asimismo, dentro del área de influencia indirecta se ubican unos 17 asentamientos indígenas de la etnia Mbya-Guaraní y pequeños productores rurales.

## **B. Análisis de alternativas**

- 1.1. En el marco del diseño de los tramos a ser intervenidos durante la ejecución del presente Programa, se llevará a cabo un análisis de alternativas particularmente en el tramo San Juan Nepomuceno-Ñumí, en el caso del paso por las ciudades de General Garay y General Morínigo, en donde serán evaluadas las alternativas de paso a través del casco urbano o de circunvalación del mismo, en función a criterios técnicos, económico-financieros, ambientales y sociales.

### III. REQUERIMIENTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

#### A. Proceso de evaluación y requerimientos nacionales

- 3.1 **Licencias ambientales:** En el Paraguay, la Secretaría del Ambiente (SEAM) tiene a su cargo la aplicación y el control de los procedimientos relacionados con la evaluación ambiental y social de los proyectos y el control de las medidas de manejo correspondientes. La SEAM fue creada en el año 2000 y el proceso de EIA se rige por la Ley N° 294/93 de Evaluación de Impacto Ambiental; otro de los mandatos de la SEAM es la protección de áreas protegidas y la gestión de los recursos hídricos.
- 3.2 El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) es la entidad rectora del sector transporte y obras viales. La división especializada del MOPC en temas ambientales y sociales es la Dirección de Gestión Socioambiental (DGSA). En enero de 2015, el Congreso del Paraguay aprobó la Ley N° 5.389 (conocida como Ley de Expropiaciones) que establece el procedimiento para la expropiación e indemnización de inmuebles comprendidos en las áreas destinadas a las franjas de dominio de obras de infraestructura a cargo del MOPC. El MOPC cuenta con un Sistema de Gestión Ambiental y Social (SIGAS) para obras viales, el cual busca lograr una gestión más eficiente de los impactos de obras viales, así como unas Especificaciones Técnicas Ambientales Generales (ETAGs), mientras que para cada proyecto específico se elaboran unas Especificaciones Técnicas Ambientales Particulares (ETAPs). Por otra parte, el Banco está apoyando al Ministerio en la preparación de un Manual de Gestión Social, el cual se encuentra en su fase final de elaboración y será aplicado para la gestión de los aspectos sociales de todos los proyectos ejecutados por el MOPC.

#### B. Política de Salvaguardas del BID

- 3.3 Las políticas del BID aplicables al programa son: (i) OP-703 Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas, específicamente las Directivas B.01 (Políticas del Banco), B.02 (Leyes y Reglamentos Nacionales), B.03 (Pre-evaluación y Clasificación), B.04 (Otros Factores de Riesgo, capacidad de gestión), B.05 (Requerimiento de Evaluación Ambiental aplicable a proyectos de obras múltiples), B.06 (Consulta), B.07 (Supervisión y Cumplimiento), B.09 (Hábitats Naturales y Sitios Culturales, debido a la presencia de hábitats naturales críticos y áreas protegidas en la zona de influencia de uno de los tramos incluidos en el proyecto, específicamente San Juan Nepomuceno – Ruta VI), B.11 (Prevención y Reducción de la Contaminación, debido al riesgo de contaminación del suelo y cursos de agua durante las obras de rehabilitación) y B.17 (Adquisiciones); (ii) OP-704 Manejo del Riesgo de Desastres Naturales; (iii) OP-710 de Reasentamiento Involuntario; (iv) OP-765 de Pueblos Indígenas; (v) OP-761 de Equidad de Género en el Desarrollo; y (vii) OP-102 de Acceso a la Información.
- 3.4 De acuerdo con los lineamientos de la OP-703, el programa ha sido clasificado como de Categoría “B” en el sistema de clasificación ambiental del Banco, dado que se prevé que las obras a ser financiadas por el proyecto causarán principalmente impactos ambientales negativos localizados y de corto plazo, incluyendo impactos sociales asociados, y para los cuales se disponen de medidas de mitigación conocidas y que han sido efectivamente aplicadas en proyectos similares.
- 3.5 En el marco del diseño de la rehabilitación del Tramo San Juan Nepomuceno – Numí, ha sido contratada una firma consultora internacional que tendrá a su cargo la realización del Estudio de Impacto Ambiental de dicha intervención. En el marco de la

elaboración del EIA, se prevén llevar a cabo procesos de consulta pública con las comunidades involucradas y grupos de interés.

#### IV. IMPACTOS Y RIESGOS AMBIENTALES Y SOCIALES Y SU GESTIÓN

- 4.1 **Impactos y riesgos clave.** Las intervenciones más significativas del programa en cuanto a la generación de impactos ambientales y sociales son aquellos tramos nuevos *greenfield*, tales como: (i) la circunvalación de aproximadamente 5.2 km a la ciudad de San Juan Nepomuceno para unir el tramo San Juan Nepomuceno – Ñumí con la ruta que une aquella ciudad con la Ruta VI (en ejecución a través del Programa PR-L1080); (ii) las eventuales circunvalaciones a las ciudades de Gral. Garay y Gral. Morínigo en el tramo San Juan Nepomuceno – Ñumí; y (iii) la construcción de un nuevo tramo de empalme de aproximadamente 2 km hasta la Ruta 6. Todas estas intervenciones, consistentes en tramos cortos de 5 km o menos, se llevarán a cabo primordialmente sobre suelos destinados actualmente al uso agrícola y/o ganadero. Los impactos más relevantes en dichas obras están asociados con los procesos de adquisición del derecho de vía en la franja de dominio de estas circunvalaciones y consisten principalmente en: (a) el riesgo de oposición por parte de propietarios al trazado de las vías y el paso de las mismas por sus propiedades; (b) las demoras relacionadas con la tenencia de la tierra (títulos de propiedad inexistentes, duplicados o con falencias). A la fecha no se cuenta aún con la información referente al número de propietarios a ser afectados; durante el proceso de diseño de la operación se tomarán las medidas para asegurar que el prestatario, organismo executor y el Banco cumplan con los requerimientos de la política de Reasentamiento Involuntario (OP-710), incluyendo catastros, consultas públicas, identificación de riesgos y alternativas de compensación a los afectados por la franja de dominio de los tramos a intervenir; asimismo, se verificará el cumplimiento de la Política OP-765 de Pueblos Indígenas y las salvaguardias aplicables de la OP-703.
- 4.2 **Tramo San Juan Nepomuceno – Ñumí.** Este tramo, que será objeto de rehabilitación y ensanchamiento de calzada, es una ruta existente y ya pavimentada, por lo cual no se esperan impactos ambientales y sociales significativos, sino más bien aquellos relacionados con el aumento del tráfico pesado y sus consecuentes riesgos de seguridad vial, los cuales serán gestionados a través de la aplicación de las Especificaciones Técnicas Ambientales Generales (ETAGs), las Especificaciones Técnicas Particulares (ETAPs) y el Manual de Gestión Social. Por otra parte, se estima que el aumento del tráfico, particularmente el de camiones pesados, resulte en un aumento de la mortandad de fauna silvestre y animales domésticos en el tramo, riesgo que será mitigado a través de la identificación de los corredores biológicos y la aplicación de medidas de mitigación, como pasos de fauna, señalización, reductores de velocidad, etc. Este tramo del proyecto no atraviesa grandes extensiones de humedales ni tiene cruces de ríos importantes. Los impactos ambientales directos durante la etapa de construcción podrán ser manejados por la aplicación de las ETAGs y las ETAPs, con las que cuenta el MOPC, además de las recomendaciones del EIA y su Plan de Gestión Ambiental. En la presente etapa de preparación del proyecto no se ha identificado la afectación directa de comunidades indígenas ni áreas protegidas dentro del Área de Influencia de este tramo, lo cual será analizado en detalle durante la etapa de análisis de la operación.

- 4.3 **Tramos cruce Kimex – Frutika – Corredor de exportación.** Estos dos tramos, de 25 km cada uno, son rutas existentes, el primero de ellos ya asfaltado y el segundo a ser pavimentado; atraviesan zonas de una alta producción sojera y ya poseen actualmente un nivel de tránsito relativamente elevado, principalmente consistente en camiones pesados durante la temporada de cosecha de granos. Durante el transcurso del proceso de preparación de esta operación se verificará la existencia en estos tramos de grupos vulnerables, principalmente comunidades indígenas y pequeños productores, así como de áreas protegidas u otros hábitats naturales críticos, y, en el caso de ser identificados, se diseñarán las medidas de mitigación pertinentes.
- 4.4 **Mantenimiento vial.** En cuanto a los componentes de mantenimiento de la Ruta San Juan Nepomuceno – Numí y de la Ruta 13, los impactos serán aquellos directos e indirectos a ser generados durante la etapa de operación de los mismos, los cuales fueron atendidos en el contexto de las operaciones PR-L1080 y PR-L1075, respectivamente. En el marco del proceso de preparación de esta operación (PR-L1105) se revisarán los planes de gestión ambiental y social para la etapa de operación de dichas rutas a efectos de identificar aquellas acciones que deban ser incluidas en los contratos de mantenimiento de las mismas o que deban ser ejecutadas por el MOPC.

## V. ESTRATEGIA DURANTE LA ETAPA DE ANÁLISIS DE LA OPERACIÓN

- 5.1 Durante la etapa de análisis del programa, se llevará a cabo un Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del tramo San Juan Nepomuceno – Numí y un Análisis Ambiental y Social (AAS) del resto de las intervenciones. Como resultado, se preparará un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS), que contendrá los detalles del esquema de gestión ambiental y social del programa, las acciones a ser implementadas durante las etapas de ejecución y operación, los responsables, cronograma y presupuesto de la implementación de las medidas de mitigación, así como las acciones para la supervisión, monitoreo y reporte. Para este efecto fue contratada una firma consultora internacional.
- 5.2 En el marco del análisis ambiental y social de la operación se identificarán con precisión los impactos y riesgos ambientales y sociales del proyecto, se determinarán las medidas de mitigación correspondientes y se delinearán en detalle el esquema de gestión ambiental y social del proyecto. Algunos de los puntos a ser definidos serán los siguientes:
- Identificación de los potenciales impactos y riesgos ambientales y sociales durante la construcción y la operación de las obras.
  - En este contexto, se dará particular énfasis al análisis de: (i) los procesos de reasentamiento y adquisición de tierras; (ii) las consultas con las comunidades afectadas; (iii) la identificación de la presencia en comunidades indígenas y áreas protegidas; (iv) impactos del proyecto en la seguridad vial y los corredores biológicos; y (v) impactos ambientales y sociales durante la construcción y sus medidas de mitigación.
  - Definición del esquema de gestión ambiental y social para la implementación de las medidas de mitigación, sus responsables, costos y cronograma.

- Evaluación de la capacidad institucional de los actores intervinientes para la ejecución, supervisión, monitoreo e informe del PGAS, en particular de la Unidad Ejecutora del Proyecto (UEP).
  - Aplicación de las Especificaciones Técnicas Ambientales Generales (ETAGs) y Particulares (ETAPs), el Sistema de Gestión Ambiental y Social (SIGAS) y el Manual de Gestión Social (MGS) del MOPC.
  - En el caso de determinarse su necesidad, se deberá identificar las medidas, con su correspondiente presupuesto, para el fortalecimiento institucional de los actores intervinientes en la gestión ambiental y social del proyecto.
  - Se evaluarán los riesgos de vulnerabilidad a desastres naturales y al cambio climático y se delinearán las medidas de mitigación necesarias para atenuar dichos riesgos.
  - Deberán definirse los objetivos, lineamientos, actividades, plazos, costos y responsables del proceso de consulta y participación de los involucrados, durante la etapa de diseño, construcción y operación.
  - Asimismo, se definirán las necesidades en cuanto a supervisión, monitoreo y evaluación para asegurar una correcta implementación de las medidas ambientales, sociales, de salud y seguridad laboral.
- 5.3 Se analizará asimismo la interrelación del presente programa con las operaciones PR-L1075 y PR-L1080 y sus correspondientes instrumentos de gestión ambiental y social.
- 5.4 En cumplimiento de lo establecido en las Políticas OP-703 y OP-102, el informe con los resultados del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) será publicado en el sitio del Banco y del Ejecutor. Como resultado del proceso de análisis ambiental y social, el Banco preparará un Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS), el cual será sometido al proceso de Revisión Ambiental y Social (ESR), conteniendo también, en caso de ser necesario, las condiciones contractuales ambientales y sociales que serían incorporadas eventualmente al Convenio de Préstamo.

Imagen I: Mapa de ubicación de las intervenciones del Programa

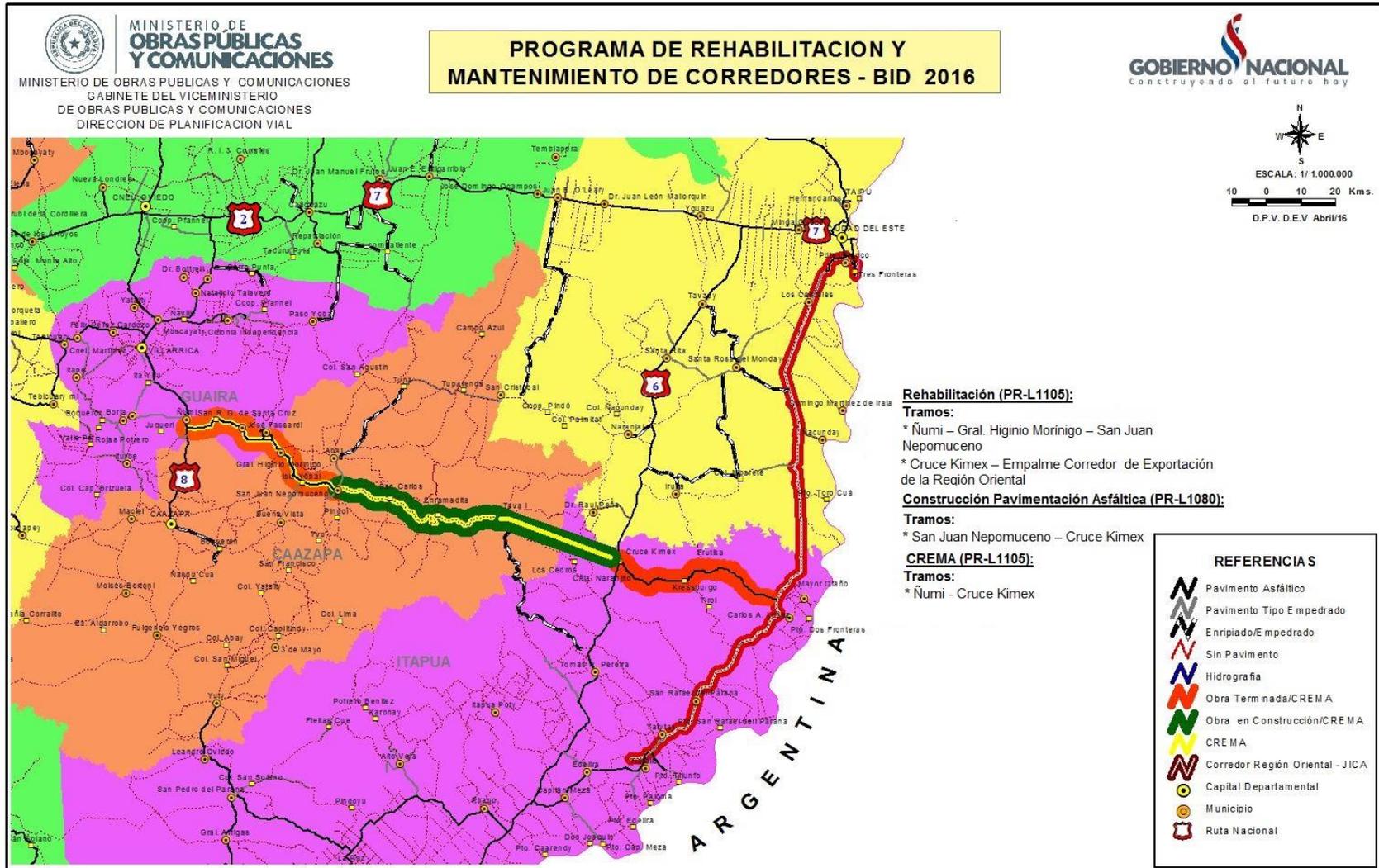
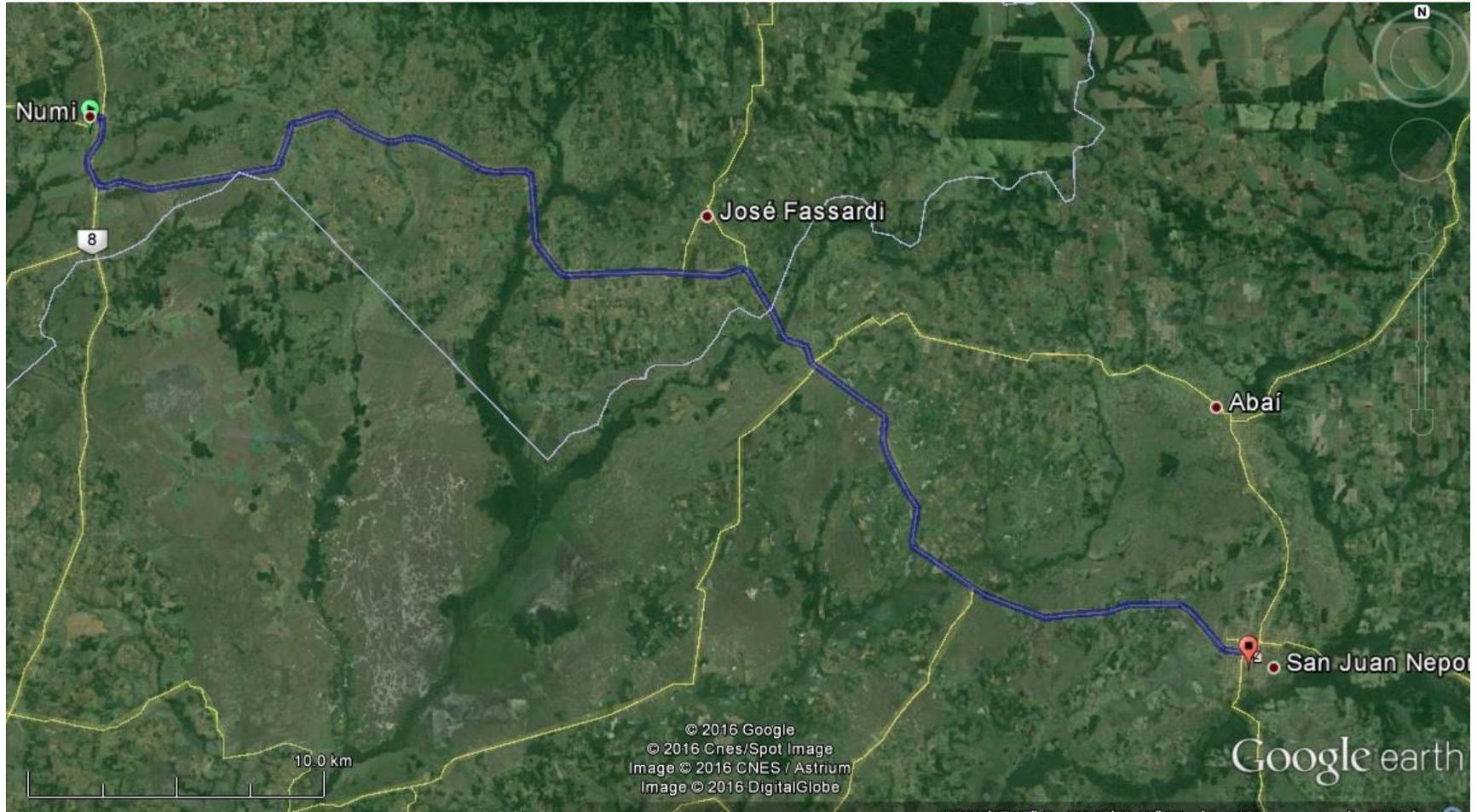


Imagen II: Imagen satelital del tramo San Juan Nepomuceno – Numí



**ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL REALIZADO Y PROPUESTO**

<b>Temas</b>	<b>Descripción</b>	<b>Fechas esperadas</b>
Opciones técnicas y diseño	Estudio de Factibilidad y correspondiente ficha SNIP del proyecto de Rehabilitación del tramo Ñumi – San Juan Nepomuceno	Julio 2016
	Estudio de Factibilidad y correspondiente ficha SNIP del proyecto de Rehabilitación del tramo Kimex – Futika	Julio 2016
	Estudio de Factibilidad y correspondiente ficha SNIP del proyecto de rehabilitación del tramo Frutika – Empalme Corredores de Exportación	Julio 2016
	Estudio de Factibilidad y correspondiente ficha SNIP del contrato de mantenimiento por niveles de servicio de la Ruta 13 – Desde Caaguazú hasta Ruta 10	Julio 2016
	Estudio de Factibilidad del Corredor de Exportación de la Región Oriental	Abril 2016
	Estrategia General de Conservación de la red vial, y particular prevista del MOPC para asegurar la sostenibilidad de las inversiones a ser realizadas en el marco del presente programa	Mayo 2016
	Sistema de planificación vial, incluyendo la vinculación con el plan maestro de transporte y el plan de logística del país	Junio 2016
	Estado y gestión del Inventario Vial, incluyendo resultados en contratos GMANS, sistemas de peajes, pesajes y control de pesos y la gestión de puentes	Junio 2016
Análisis del costo del proyecto y su viabilidad económica	Estudios de análisis de evaluación económica de los tramos de la muestra	Agosto 2016
Administración Financiera/Fiduciaria. Ambiente de Control	Informe de Consultoría de Apoyo a la creación de una unidad ejecutora de proyectos BID en el MOPC	Abril 2016
	Actualización del SECI	Julio 2016
Taller de gestión de riesgos	Realización de taller de gestión de riesgos	Julio 2016
Componente socioambiental	Análisis Ambiental y Social	Julio 2016
	Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS)	Julio 2016
	Información sobre expropiaciones requeridas, en particular en la circunvalación en San Juan Nepomuceno y en el nuevo tramo de 2 km desde la Ruta 6	Mayo 2016

# CONFIDENCIAL

---

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