

ECUADOR
PERFIL DE PROYECTO (PP)

I. INFORMACIÓN BÁSICA

Nombre del proyecto:	Programa de Apoyo a los Gobiernos Autónomos Descentralizados en Proyectos de Vialidad Provincial		
Tipo de operación:	Global de obras múltiples		
Número del proyecto:	EC-L1125		
Equipo de proyecto:	Rafael Acevedo Daunas (INE/TSP), Jefe de Equipo; Fernando Orduz (TSP/CEC), Jefe de Equipo Alterno; Patricio Crausaz (FMP/CEC); Pablo Guerrero, Ramiro Ríos, María Romero Pons (INE/TSP); Rafael Poveda (CAN/CEC); Shakirah Cossens (SPD/SDV); Juan Carlos Páez (VPS/ESG); Bernardita Sáez (LEG/SGO); y Gumersindo Velásquez (FMP/CEC)		
Prestatario:	República del Ecuador		
Organismo ejecutor:	Banco del Estado (BdE)		
Financiamiento:	BID (CO)	US\$40.000.000	
	Aporte Local	US\$20.000.000	
	Total	US\$60.000.000	
Salvaguardas:	Políticas identificadas: OP-102,703, 704, 710, 761 y 765 Clasificación: No requerida por activarse la directriz B.13		

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Antecedentes.** La Constitución de la República del 2008 definió el marco de descentralización en Ecuador, dando reconocimiento a la autonomía política, administrativa y financiera de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs) en sus distintos niveles (regional, provincial, cantonal y parroquial). Por otra parte, el Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) promulgado en el 2010, estableció las competencias sectoriales a cargo de cada nivel de GAD.
- 2.2 **El Banco del Estado (BdE).** El Decreto Ejecutivo 731 del 19 de noviembre del 2007 del Gobierno de Ecuador (GdE) aprobó el Estatuto General del BdE y le otorgó un rol activo para incrementar substancialmente la inversión pública subnacional, por medio del financiamiento y la implementación de programas, proyectos, obras y servicios a cargo de los GADs que contribuyan al desarrollo económico y social de las correspondientes circunscripciones territoriales, y del país en general.
- 2.3 **Problemática.** Si bien el GdE ha fortalecido los mecanismos de financiamiento, la delegación de responsabilidades a los GADs no ha venido acompañada de un adecuado fortalecimiento de las instituciones provinciales encargadas de las diferentes áreas de infraestructura. Por otra parte, tampoco existe dentro del BdE una estructuración adecuada para la planificación, selección y seguimiento a los proyectos de infraestructura que financia, presentándose demoras en la gestión de los proyectos y en algunos casos la cancelación de recursos (el proyecto PROPESCAR, financiado por el Banco, tuvo que cancelar US\$37,5 millones debido al pobre nivel de ejecución (Análisis BdE-BID 2013)). Además, la información del Plan Nacional de Inversiones (PAI) destaca que en el periodo 2007-2011, aproximadamente el 70% de los proyectos de inversión que ingresaron al PAI no tenían estudios de preinversión, la ejecución de

proyectos de inversión pública solamente alcanzó el 34% y un 51% de los proyectos incluidos en el PAI tienen retrasos de ejecución por diseños inadecuados.

- 2.4 **Vialidad.** El transporte terrestre es el principal modo de traslado de carga y pasajeros. La red de carreteras del Ecuador es de 75.200 km, de los cuales 9.300 km son de red estatal (12,4%) y 65.900 km (87,6%) de redes a cargo de las provincias (toda la red rural de vías provinciales, cantonales y parroquiales). Aunque el Ecuador cuenta con una cobertura aceptable frente a otros países de la región con toda esta red de carreteras, su red provincial presenta deficiencias de calidad. El Cuadro nro. 1 resume las características de dicha red.

Cuadro nro. 1
Red vial provincial por tipo

Tipo de capa de rodadura	Longitud (km)	%
Pavimento rígido	260	0,39%
Pavimento asfáltico	8.350	12,66%
Tratamiento bituminoso	3.130	4,75%
Lastrado (ripio)	38.400	58,23%
Tierra	15.800	23,96%
Adoquinado	10	0,02%
Total	65.950	100,00%

CONGOPE - Comisión técnica sectorial de costeo de vialidad

- 2.5 La alta dependencia del sector productivo al transporte carretero para acceder a centros de producción y acopio contribuye a incrementar los costos logísticos y de transporte. Según el Consorcio de Gobiernos Autónomos Provinciales del Ecuador (CONGOPE), el 36% de los activos viales provinciales están en buen estado, mientras que hay un 29% en regular y un 35% en mal estado, debido principalmente a deficiencias en la gestión. El mal estado también contribuye a acrecentar los problemas de seguridad vial.
- 2.6 **Logística.** Entre los aspectos que influyen en la baja capacidad del sector logístico y de transporte de carga para dar respuesta a las necesidades de la demanda, están la baja calidad de la red, la pobre conectividad y la carencia de infraestructura logística para la provisión de servicios de valor agregado al sector productivo. Ecuador cuenta con un sector de logística y transporte de carga que no da respuesta a las necesidades del sector productivo, limitando su competitividad y comprometiendo el éxito de su Agenda de Productividad, Diversificación y Transformación.
- 2.7 Pese a la importante inversión en infraestructura vial realizada durante los últimos años, que ha supuesto una mejoría importante en la calidad de la red vial primaria, se destaca una debilidad en la calidad de la infraestructura vial de tercer nivel (como la calidad irregular de la superficie) y la falta de conectividad con las unidades productoras de los GADs a la red secundaria y primaria. Dentro de los objetivos de la Agenda de Productividad que el programa apoyará de manera prioritaria, se encuentra la creación de una red nacional vial integrada que contribuya a reducir los costos y tiempos logísticos y mejore la accesibilidad y conectividad del territorio.
- 2.8 **Objetivo.** Este programa global de obras múltiples tiene como objetivo principal el incremento de la conectividad rural del Ecuador y de su actividad productiva con la red vial nacional, mediante la mejora de las vías a cargo de los GADs provinciales, buscando reducir los costos logísticos, así como una mayor sostenibilidad, eficiencia y seguridad en la red vial bajo jurisdicción provincial.
- 2.9 El programa estará abierto a las 23 provincias continentales y se enfocará en la accesibilidad a zonas rurales buscando priorizar intervenciones con beneficios sociales y productivos. Para lograr los objetivos se han contemplado cuatro componentes:

- 2.10 **Componente 1. Gestión de proyectos y preinversión (US\$5M).** Este componente busca financiar estudios de preinversión, factibilidad y diseño de obras de ingeniería vial a nivel provincial y de ciclo-rutas asociadas a las mismas; estudios socio-ambientales y de adaptación al cambio climático; formulación de planes de gestión de la vialidad; estudios y auditorías de seguridad vial y de servicios logísticos; programas de mantenimiento rutinario y preventivo; y la fiscalización de obras.
- 2.11 **Componente 2. Obras múltiples viales (US\$46M).** Este componente financiará la supervisión y contratación de obras civiles de rehabilitación, reconstrucción, pavimentación, refuerzo y ampliación y/o mantenimiento vial de vías bajo jurisdicción provincial, dentro de programas estructurados de gestión vial, orientados a la promoción de las economías rurales y regionales.
- 2.12 **Componente 3. Gestión integral del patrimonio vial provincial (US\$5M).** Este componente financiará la actualización de los inventarios viales provinciales, el diagnóstico de las direcciones viales provinciales y el diseño e implementación de la estructura organizativa necesaria para mejorar la gestión integral, el mantenimiento, la seguridad y la logística, promoviendo la preservación del patrimonio vial provincial.
- 2.13 **Componente 4. Apoyo al BdE en el desarrollo de un mecanismo de gestión del programa (US\$4M).** Este componente financiará la implementación de un mecanismo que apoye al BdE y permita que el programa se ejecute de manera efectiva, mediante el refuerzo de las funciones de administración, acompañamiento y/o gerenciamiento de los procesos de adquisición y ejecución de obras, y que provea soporte en temas técnicos, de transporte de carga, logística, seguridad vial, y en aspectos sociales y ambientales, así como de seguimiento y evaluación del programa.
- 2.14 **Monto y modalidad de financiamiento.** La operación se ejecutará como un programa de inversión vial de obras múltiples. El financiamiento del Banco, por US\$40M será entregado a través del BdE como subsidio a los GADs beneficiarios del programa, quienes deberán aportar una contrapartida equivalente a US\$20M, la cual será financiada por el BdE.
- 2.15 **Estrategia del Banco.** La estrategia del Banco con Ecuador para el periodo 2012-2017 (GN-2680) tiene por objetivo contribuir al desarrollo económico inclusivo y sostenible del Ecuador, apoyando los esfuerzos que realiza el país por superar las restricciones de largo plazo al crecimiento económico y las barreras estructurales a la salida de la pobreza. Para ello, esta operación se concentra en los siguientes sectores, previstos en la estrategia: i) transporte y logística; ii) desarrollo social; y iii) desarrollo rural. También contribuirá transversalmente en temas de diversidad, cambio climático y sostenibilidad ambiental.
- 2.16 **Estrategia del gobierno.** Mediante el Plan Nacional del Buen Vivir (PNBV), el GdE definió la necesidad de jerarquizar y hacer eficiente la infraestructura vial para la movilidad y la conectividad, destacando entre otros, el objetivo de mejorar los servicios relacionados con vialidad, transporte terrestre y tránsito, según las necesidades diferenciadas de la población. En temas de desarrollo económico local, el PNBV define como política un modelo de gestión que profundice los procesos de descentralización y desconcentración y que promueva el desarrollo territorial equilibrado, aplicando un esquema equitativo y sostenible de distribución de los recursos del presupuesto a los GADs.

- 2.17 **Justificación y conceptualización.** El gobierno viene apoyando el fortalecimiento de los GADs para que asuman eficientemente las competencias asignadas en el marco de la Constitución Nacional y el COOTAD, promoviendo una visión nacional en la gestión de los servicios a su cargo. El programa brindará asistencia técnica en preparación de proyectos, procesos licitatorios, administración de contratos y sostenibilidad de los proyectos.

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Aspectos institucionales.** El ente rector del sector transporte es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), encargado de la red vial primaria, mientras que la responsabilidad de planificación, construcción y mantenimiento de la vialidad provincial fue delegada a los GADs (¶2.1). El BdE juega un papel clave al ser la principal institución financiera de desarrollo que canaliza recursos del gobierno central hacia los GADs y sus empresas. Sin embargo, carece de la capacidad adecuada para la supervisión operativa de los proyectos y para dar seguimiento a su ejecución. Como parte de la preparación del programa se identificará un operador especializado para apoyar al BdE en la ejecución de la operación.
- 3.2 La capacidad institucional de cada provincia en el sector vial es diferente, destacándose algunas por una buena gestión. La mayoría de los GADs requieren actualizar sus inventarios viales de manera que puedan realizar una gestión más eficiente de su patrimonio, proceso que busca promover el GdE para dar acceso a recursos adicionales para el sector vial. El mantenimiento vial por parte de los GADs, se hace generalmente por administración directa, proceso que en algunos casos puede resultar ineficiente. No existe evidencia empírica del estado de las vías rurales, ni de la magnitud e incremento en los costos de transporte por su mal estado, pero el mal estado de las vías interurbanas afecta la movilidad, particularmente en los cantones y parroquias.
- 3.3 **Aspectos financieros.** El BdE está administrando al menos US\$2.225M en programas y proyectos financiados con recursos del Estado y de organismos internacionales, y a futuro tiene programado incrementar aún más sus inversiones, a alrededor de US\$3.000M, en los sectores de agua, saneamiento, manejo de residuos sólidos, vialidad, vivienda y promoción del sector productivo. En el sector vial, en particular, se está ejecutando el Programa Construyendo Caminos I por US\$150M.
- 3.4 **Conocimiento sectorial.** El Banco ha trabajado extensamente en el sector vial en Ecuador donde se destaca el Programa de Caminos Rurales EC-0196 similar a éste, y el Programa de Infraestructura y Conservación Vial (EC-L1065) ejecutados por el MOPT. El nuevo programa, al igual que el Programa de Inversión para el Desarrollo de Gobiernos Subnacionales (EC-L1112)¹, será ejecutado por el BdE lo que facilitará una coordinación que permita dar solución a los temas de gestión de ambos programas.
- 3.5 **Canasta de proyectos y muestra para el análisis de la operación.** El Componente 2 del programa está diseñado como un programa de obras múltiples y

¹ El documento “Ejecución de Programas y Proyectos Financiados por el BID y Ejecutados por el BdE - Situación Actual y Perspectivas” preparado por el sector fiduciario de COF/CEC, analiza la operación y deriva lecciones aprendidas.

financiará la ejecución de obras viales en las diferentes provincias del Ecuador. Para ser elegible dentro del programa, toda obra deberá: tener una factibilidad socioeconómica del 12% como mínimo, cumplir con todas las políticas y salvaguardas del Banco y contar con diseños de ingeniería finales, una auditoría de seguridad vial y un análisis social y ambiental cuyo detalle dependerá del tipo específico de obra, tal como se definirá en un reglamento operativo. Para efectos del inicio del programa, se contará con una muestra representativa de proyectos de al menos un 25% del valor del componente, que serán revisados durante la preparación de la operación para garantizar que cumplan con los requisitos definidos.

IV. SALVAGUARDAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 El programa está concebido como una operación de obras múltiples y se centrará en la rehabilitación y mejora de vías existentes. No es de esperar por tanto que se generen impactos socio-ambientales negativos de consideración, sino de pequeña o mediana magnitud e importancia, temporales y consignados a un área de influencia inmediata alrededor del eje de la vía, ampliándose a las zonas de fuentes de materiales, campamentos y áreas de producción (plantas asfálticas o de hormigón). Las obras previstas serán ejecutadas principalmente dentro del derecho de vía existente (mayormente liberado) en zonas altamente intervenidas por acciones humanas.
- 4.2 El proceso de Debida Diligencia (DD), entre otros aspectos, verificará el cumplimiento de una muestra representativa de proyectos con la normativa ambiental ecuatoriana y las políticas ambientales y sociales del Banco, y sobre esa base, establecerá criterios de elegibilidad ambiental para las demás intervenciones que se financiarán en el marco de esta operación. Aunque se trata de un programa global de inversión de obras múltiples, a la fecha de preparación de este perfil no ha sido posible clasificarlo de antemano, razón por la cual se ha activado la directriz B.13 de política OP-703. No obstante, una vez se conozcan mayores detalles de la operación, el equipo de proyecto, como resultado del proceso de DD lo clasificará en función de lo establecido en la directriz B.3 de dicha política. Para mayor información referirse a la Estrategia Ambiental y Social (ver Anexo III).
- 4.3 En cuanto a los aspectos fiduciarios, se utilizarán las políticas del Banco. El GdE solicitó analizar la posibilidad de utilizar sistemas nacionales, pero dicho uso no se encuentra vigente. El equipo por su parte actualizará la evaluación SECI del BdE realizada en 2010 para la preparación del Préstamo 2377/OC-EC y en el 2012 para el Préstamo 2839/OC-EC, ajustará un plan de fortalecimiento y revisará la capacidad para financiar el aporte local. Asimismo, se evaluarán las necesidades de acompañamiento a los GADs en gestión fiduciaria, comunitaria y de proyectos. En cuanto a los aspectos económicos, se revisarán las evaluaciones elaboradas por el BdE.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1 Los recursos administrativos y cronograma se detallan en el Anexo V.

Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

ANEXO CONFIDENCIAL
CONFIDENTIAL ANNEX

INE-TSP@iadb.org

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

PROJECT DETAILS	IDB Sector	ENVIRONMENT AND NATURAL DISASTERS-FOREST RESOURCES MANAGEMENT
	Type of Operation	Investment Loan
	Additional Operation Details	
	Investment Checklist	Generic Checklist
	Team Leader	Acevedo-Daunas, Rafael M. (rafaelac@iadb.org)
	Project Title	Support for the provincial GADs: road network improvements and forestry initiat
	Project Number	EC-L1125
	Safeguard Screening Assessor(s)	Acevedo-Daunas, Rafael M. (rafaelac@iadb.org)
	Assessment Date	2013-07-11
	Additional Comments	A la fecha de elaboración del PP la forma cómo fue planteada la operación no permitió de forma ex ante su clasificación ambiental, por lo que se activó la directriz B.13. No obstante, en el proceso de debida diligencia se la analizará con mayor detalle y muy probablemente sea reclasificada en virtud de lo estipulado en la directriz B.3

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS	Type of Operation	Loan Operation	
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	Potential disruption to people's livelihoods living in the project's area of influence (not limited to involuntary displacement, also see Resettlement Policy.)	(B.01) Resettlement Policy– OP-710
		Potential to negatively affect Indigenous People (also see Indigenous Peoples Policy.)	(B.01) Indigenous People Policy– OP-765
		Does this project offer opportunities for indigenous peoples through its project components?	(B.01) Indigenous People Policy– OP-765
		Activities to be financed in the project area are located within a geographical area or sector exposed to natural hazards* (Type 1 Disaster Risk Scenario.)	(B.01) Disaster Risk Management Policy– OP-704
		The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	(B.01) Access to Information Policy– OP-102
		Does this project offer opportunities to promote gender equality or women's empowerment through its project components?	(B.01) Gender Equality Policy– OP-761

		The operation is in compliance with environmental, specific women's rights, gender, and indigenous laws and regulations of the country where the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements.)	(B.02)
		The operation (including associated facilities) is screened and classified according to their potential environmental impacts.	(B.03)
		The Borrower/Executing Agency exhibits weak institutional capacity for managing environmental and social issues.	(B.04)
		The project includes activities to close current "adaptation deficits" or to increase the capacity of human and natural systems to adapt to a changing climate.	(B.04)
		An Environmental Assessment is required.	(B.05)
		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 of women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.	(B.06)
		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.07)
		Environmental or culturally sensitive areas, defined in the Policy as critical natural habitats or critical cultural sites in project area of influence (please refer to the Decision Support System for more information.)	(B.09)
		Conversion of Natural Habitats in project area of influence (please refer to the Decision Support System for more information.)	(B.09)

		Operation for which ex-ante impact classification may not be feasible. These loans are: Policy-based loans, Financial Intermediaries (FIs) or loans that are based on performance criteria, sector-based approaches, or conditional credit lines for investment projects.	(B.13)
		Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.	(B.17)
	Potential Safeguard Policy Items(?)	No potential issues identified.	
	Recommended Action:	<p>Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s), including B13, for guidance. No project classification required. Submit Report and PP (or equivalent) to ESR.</p> <p>The project triggered the Disaster Risk Management policy (OP-704).</p> <p>A Disaster Risk Assessment (DRA), is required, as established under Directive A-2 of the DRM Policy OP-704). Please contact a Natural Disaster Specialist in VPS/ESG or INE/RND for guidance.</p> <p>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 contact a INE/CCS adaptation specialist for guidance.</p> <p>The project triggered the Other Risks policy (B.04): climate risk. Please include sections on how climate risk will be dealt with in the ESS as well as client documents (EIA, EA, etc.); Recommend addressing risks from gradual changes in climate for the project in cost/benefit and credit risk analyses as well as TORs for engineering studies.</p>	
	Additional Comments:	B.13 Potential Risks: A la fecha de elaboración del perfil, esta directriz fue activada debido a que no se contaba con la información suficiente para clasificarla de forma exante. El proceso de Debida Diligencia la clasificará de acuerdo a lo establecido en la directriz B.3	

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Acevedo-Daunas, Rafael M. (rafaelac@iadb.org)
	Title:	
	Date:	2013-07-11

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

I. ANTECEDENTES

- 1.1 El Programa de Apoyo a los Gobiernos Autónomos Descentralizados en Proyectos de Vialidad Provincial, busca contribuir a mejorar el traslado de mercancías y personas en el Ecuador mediante el fortalecimiento de la capacidad institucional de las vialidades en los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs) provinciales para que ejerzan, de manera sostenible, las competencias a ellos asignadas y mejoren las condiciones de accesibilidad, movilidad, eficiencia y seguridad de las vías bajo su jurisdicción.
- 1.2 Para esto, el programa pretende ayudar a los GADs provinciales en temas como: i) la preparación de proyectos viales con estudios de preinversión, de factibilidad y de alternativas; ii) la gestión del mantenimiento de las redes viales a su cargo; iii) la ejecución de obras de mejoramiento, reconstrucción y rehabilitación de las redes viales y su mantenimiento; iv) la gestión de la seguridad vial; v) la adaptación al cambio climático; vi) la gestión socio-ambiental y de salud y seguridad; vii) la implementación de modelos de gestión integral vial para conservación del patrimonio vial provincial; y viii) el seguimiento y la evaluación. Igualmente apoyará el fortalecimiento de capacidades del Banco del Estado (BdE) en temas relacionados con la gestión de proyectos desde las perspectivas técnica, social, ambiental, fiduciaria y de seguimiento y evaluación.

II. EL PROYECTO

- 2.1 Para lograr dicho apoyo a los GADs provinciales, el programa ha sido estructurado con base en los siguientes componentes: i) gestión de proyectos y preinversión, que financiará estudios de factibilidad y diseño de obras de ingeniería vial, auditorías de seguridad vial, estudios socio-ambientales, formulación de planes de gestión de la vialidad incluyendo temas de seguridad vial, adaptación al cambio climático, mantenimiento rutinario y preventivo y fiscalización de obras; ii) obras múltiples viales, que financiará la contratación de obras civiles encaminadas a la rehabilitación, reconstrucción, ampliación y mantenimiento vial de vías bajo jurisdicción provincial, dentro de programas estructurados de gestión vial orientados a la promoción de las economías rurales y regionales; iii) gestión integral del patrimonio vial provincial, que financiará inventarios viales de los GADs provinciales, el diagnóstico de las direcciones viales provinciales y el diseño e implementación organizacional y de sistemas para garantizar una gestión eficiente de las redes provinciales; y iv) apoyo al BdE en el desarrollo de un mecanismo de gestión del programa, que financiará estudios para la estructuración de un mecanismo que permita que el programa se ejecute de manera efectiva, mediante la asignación de funciones de administración, acompañamiento y gerenciamiento de los procesos de adquisición y ejecución de obras a un ente público especializado a ser definido, así como al seguimiento y monitoreo de la ejecución de proyectos.
- 2.2 El programa tendrá un ámbito de acción de todo el territorio ecuatoriano y abarcará a los 23 GADs provinciales.

III. MARCO LEGAL Y REGULATORIO AMBIENTAL

A. Política ambiental

- 3.1 El sector transporte ecuatoriano basa su política ambiental en los principios rectores contemplados en la Constitución de la República del Ecuador, en las disposiciones estipuladas en la normativa ambiental vigente y en las consideraciones expresadas en los convenios y tratados ambientales de los cuales el Ecuador es signatario.
- 3.2 Los principales principios rectores en materia ambiental consagrados en la Constitución de República vigente garantizan: i) el derecho de la población a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y armonía con la naturaleza, que permita el buen vivir; ii) los derechos de la naturaleza para que se respete integralmente su existencia, sus ciclos vitales, estructura, funciones y procesos evolutivos; iii) la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas y la biodiversidad, la prevención del daño ambiental y la recuperación los espacios naturales degradados; y iv) la participación social activa y permanente de las comunidades en toda decisión o autorización estatal que pueda afectar al ambiente.

B. Marco regulatorio

- 3.3 El marco ambiental actualmente vigente en el Ecuador contiene un número importante de leyes, reglamentos, normas técnicas e instructivos para su aplicación. La Ley de Gestión Ambiental¹ y su codificación², constituyen el marco de referencia de la gestión ambiental del país. De esta ley se deriva el Texto Unificado de Legislación Ambiental Secundaria del Ministerio del Ambiente (TULAS³), con el cual se fortalecieron las bases legales para un control y monitoreo ambiental más efectivo y se establecieron parámetros permisibles para prevenir y controlar la contaminación de suelo, aire y agua.
- 3.4 A este grupo de regulaciones se suma el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD⁴), el cual establece la organización político-administrativa del Estado ecuatoriano en el territorio, el régimen de los diferentes niveles de gobiernos autónomos des centralizados y los regímenes especiales. El COOTAD desarrolla además un modelo de descentralización obligatoria y progresiva a través del sistema nacional de competencias, la institucionalidad responsable de su administración, las fuentes de financiamiento y la definición de políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios en el desarrollo territorial.
- 3.5 En sus más de 600 artículos, el COOTAD contiene disposiciones que potencian la descentralización en el país, así como el trabajo de los GADs provinciales a través de cuatro ejes: i) las regiones con un nuevo modelo de descentralización; ii) la recuperación de funciones por parte del Estado; iii) las Circunscripciones

¹ Registro Oficial No. 245, de 30 de julio de 1999.

² Registro Oficial No. 418, de 10 de septiembre de 2004.

³ Decreto Ejecutivo No. 3516, publicado en la Edición Especial No. 2 del Registro Oficial de 31 de marzo del 2003.

⁴ Promulgado el 19 de octubre de 2010.

Territoriales Indígenas (CTI); y iv) la entrega de competencias a los municipios, juntas parroquiales y consejos provinciales.

C. Participación social

- 3.6 La Constitución de la República del Ecuador faculta a todas las organizaciones, entre otras cosas, a desarrollar formas alternativas de mediación y solución de conflictos y a demandar la reparación de daños ocasionados por entes públicos o privados. La Carta Magna reconoce y garantiza además la participación activa y permanente de las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades afectadas en la planificación, ejecución y control de toda actividad que genere impactos ambientales. También establece que toda decisión o autorización estatal que pueda afectar al ambiente deberá ser consultada a la comunidad y que si del referido proceso de consulta resulta una oposición mayoritaria de la comunidad respectiva, la decisión de ejecutar o no el proyecto será adoptada por resolución debidamente motivada de la instancia administrativa superior correspondiente de acuerdo con la ley.
- 3.7 Adicionalmente a lo dispuesto en la Constitución, la Ley de Gestión Ambiental establece que toda persona natural o jurídica tiene derecho a participar en la gestión ambiental, a través de mecanismos como consultas, audiencias públicas o iniciativas y a ser informada oportuna y suficientemente sobre cualquier actividad de las instituciones del Estado que pueda producir impactos ambientales.
- 3.8 A lo anterior hay que sumarle el hecho de que el COOTAD, en concordancia con los principios señalados en la Ley Orgánica de Participación Ciudadana, regula de forma complementaria los mecanismos de participación ciudadana en el territorio de los gobiernos autónomos descentralizados.

IV. CONTEXTO SOCIO AMBIENTAL

- 4.1 Los sitios donde se implantarán los proyectos previstos en la operación corresponden a carreteras que han estado en funcionamiento desde hace varios años atrás. En términos ambientales, los lugares corresponden a áreas consolidadas y con derechos de vía liberados. Estos sitios se encuentran, por lo general, altamente intervenidos y no representan amenazas directas en términos ecológicos, biológicos, culturales o históricos.
- 4.2 Un mejor análisis de las condiciones ambientales y sociales de cada uno de los proyectos de la muestra se efectuará cabo durante el proceso de Debida Diligencia (DD).

VI. PRINCIPALES IMPACTOS, RIESGOS Y MEDIDAS DE MANEJO

A. Impactos en la fase de construcción

- 5.1 Los impactos positivos más importantes se producirían en la etapa de construcción de los proyectos viales: i) un ligero mejoramiento de los ingresos económicos de las poblaciones aledañas a los lugares donde se implantarían, por la compra de productos locales por parte del personal de obra, así como de la adquisición de insumos menores para el desarrollo de las obras; y ii) la generación de empleo temporal de la población económicamente activa desocupada local.

- 5.2 Los impactos negativos, por su parte, incluyen a los siguientes: i) incremento de polvo por erosión eólica de escombros y materiales de construcción; ii) emisión de ruidos, polvos y gases debido al movimiento de tierras y al flujo vehicular en todos los frentes de obras; iii) introducción de vibraciones por efecto de la movilización de maquinaria y equipo; iv) compactación del suelo por el tránsito de maquinaria; v) posibles derrames de grasas y aceites por la acción operativa de la maquinaria a utilizarse; vi) generación de residuos sólidos (material de excavación, residuos de pavimento, escombros, papeles, maderas, restos metálicos, trapos impregnados con grasas, etc.); vii) eventual contaminación de suelos por residuos de obra (asfalto, cemento, arena, bolsas, etc.); viii) posible afectación leve y temporal de la fauna de la región (aves, animales domésticos, etc.) por la generación de ruidos molestos y vibraciones; ix) cortes e interrupciones en el tránsito vehicular; y x) eventual necesidad de reasentamiento involuntario de personas⁵.
- 5.3 No obstante, considerando la magnitud de las obras, estos impactos pueden ser calificados como de baja o media significancia, localizados, de corto plazo, reversibles y pueden ser manejados a través de prácticas estándares.

B. Impactos en la fase de operación

- 5.4 Los impactos positivos en esta fase se relacionan con: i) el mejoramiento de las condiciones de movilidad y acceso de personas y bienes; y ii) el mejoramiento del flujo de comercio y la integración económica regional de los GADs gracias a la disminución de los costos de operación vehicular, la reducción de los costos y tiempos de viaje de personas y bienes, y el incremento de la seguridad vial.

C. Análisis del riesgo

- 5.5 El Ecuador está sujeto a la amenaza de distintos factores naturales: i) terremotos, prácticamente en todo el territorio; ii) vulcanismo, especialmente en la Sierra Central, en las estribaciones orientales de la Cordillera de Los Andes y en las Islas Galápagos; iii) deslizamientos de tierra, predominantemente en las estribaciones de la Cordillera; e iv) inundaciones y desbordamiento de los ríos, principalmente en zonas bajas costeras y orientales. Todas estas amenazas tendrán una incidencia directa o indirecta en el programa y su análisis será efectuado en el proceso de DD.

VI. POLÍTICAS APLICABLES DEL BANCO

- 6.1 Sobre la base de la información disponible, el Proyecto ha activado las siguientes políticas: i) OP-102 de Acceso a la información; ii) las Directrices B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07, B.11, B.13 y B.17 de la OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias; iii) OP-704 de Gestión del Riesgo de Desastres; iv) OP-710 de Reasentamiento Involuntario; v) OP-761 Política de Igualdad de Género en el Desarrollo; y vi) OP-765 de Pueblos Indígenas.

VII. ESTRATEGIA

- 7.1 El equipo de proyecto realizará el proceso de DD enfatizando en los impactos potenciales que las obras contempladas en el programa puedan generar durante las

⁵ De verificarse esta situación se preparará un plan de reasentamiento involuntario, al tenor de la Política OP-710 del Banco.

etapas de construcción y de operación y mantenimiento, sobre los componentes sociales, ambientales, de salud ocupacional, de seguridad industrial y laboral. También establecerá los requisitos en términos de evaluación ambiental y consulta pública que cada proyecto de la muestra deba cumplir para estar conforme a las políticas ambientales y sociales del Banco.

7.2 Sin perjuicio de considerar otros aspectos que se presenten durante el proceso de DD, el equipo analizará los proyectos que se incluirán en la muestra representativa del programa, enfatizando el análisis de los siguientes puntos:

- Cumplimiento legal, socio-ambiental, laboral, de salud ocupacional y seguridad industrial conforme a los requerimientos nacionales, estatales y municipales correspondientes.
- Cumplimiento de las políticas OP-102 de Acceso a la Información; OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias; OP-704 de Gestión del Riesgo de Desastres; OP-710 de Reasentamiento Involuntario; y OP-761 de Política de Igualdad de Género en el Desarrollo. También se evaluará si las acciones previstas en el proyecto activan la política OP-765 de Pueblos Indígenas, en cuyo caso se evaluará también su cumplimiento.
- En caso de que las actividades previstas en la operación requieran de reasentamiento involuntario, se hará una revisión correspondiente del Plan de Reasentamiento Involuntario para asegurar que las actividades sean conforme a lo establecido en la política OP-710. Esta revisión incluirá además un análisis de los criterios y procedimientos que se utilizarían para compensar a los desplazados por el proyecto, y del estado de tenencia de la tierra en los sitios donde se construirán las principales edificaciones contempladas en el proyecto.
- Pertinencia (conveniencia, suficiencia, presupuesto, recurso humano requerido, cronograma y control de calidad) de las medidas propuestas de manejo ambiental y social, de seguridad industrial, y de salud ocupacional y laboral, así como de su monitoreo.
- Análisis de los sistemas de manejo de residuos líquidos, sólidos y gaseosos que se aplicarán a cada proyecto.

7.3 Igualmente se concentrará en el análisis y la evaluación de los siguientes aspectos asociados con el programa:

- Capacidad de gestión ambiental del BdE y de los GADs provinciales (personal, recursos, planes de capacitación, etc.) que se beneficiarán con los recursos del programa, para asegurar la adopción a lo largo del ciclo de los proyectos, de procedimientos que garanticen su buen manejo ambiental.
- Criterios de elegibilidad ambiental y social que se utilizarán para seleccionar a los proyectos que serán financiados en el marco del programa.
- Sistema de captura y procesamiento de quejas y reclamos.

7.4 Posteriormente a la etapa de análisis y en función de los hallazgos que se identifiquen en este ejercicio, el equipo de proyecto presentará un Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) que resumirá las medidas de manejo que se

requiera para nulificar, mitigar o compensar los impactos ambientales negativos, y para estimular los impactos positivos. El IGAS también incluirá:

- Evaluación del cumplimiento del programa con las leyes y normas ambientales locales, regionales y municipales (leyes, regulaciones, estándares, permisos, autorizaciones, etc.).
- Evaluación del cumplimiento del programa con las políticas ambientales y sociales del Banco que se activen (OP-102, OP-703, OP-704, OP-710 OP-761 y OP-765).
- Evaluación de los sistemas de manejo ambiental del BdE y de los GADs provinciales, con énfasis en los planes y procedimientos, responsabilidades, recursos disponibles, actividades de capacitación, de auditoría, de forma de asegurar que el programa será ejecutado adecuadamente desde las perspectivas ambiental y social.
- Evaluación de la información socio-ambiental del programa (incluidos los estudios ambientales y sus correspondientes planes de manejo ambiental) para confirmar que los impactos potenciales negativos del proyecto serán manejados adecuadamente durante sus fases de construcción, operación y mantenimiento y abandono.
- Análisis de las especificaciones técnicas ambientales para el proyecto, de forma de asegurar que los futuros contratistas, la inspección y la supervisión ejecutarán adecuadamente las medidas de manejo propuestas.
- Análisis de los procedimientos para compensar a los desplazados por el programa, en el caso que los hubiera.
- Determinación de indicadores y requerimientos para la ejecución del programa.
- Evaluación, para confirmar la existencia y pertinencia en cantidad y calidad, de los planes de contingencia y de manejo del riesgo del programa.
- Revisión de los procesos de consulta que pudieran haberse llevado a cabo durante la planificación del proyecto así como análisis de los sistemas para proveer a la opinión pública información relativa a su ejecución.
- Evaluación del sistema de captura, procesamiento y resolución de quejas y reclamos.

7.5 Por las características de esta operación que inicialmente fue planteada como de intermediación financiera y después redesignada a obras múltiples, sobre la base de la información disponible y dado que a la fecha de elaboración de esta Estrategia, no ha sido posible conocer el detalle de los proyectos que serían ejecutados en el marco de este financiamiento, la operación ha activado la directriz B.13 de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) y no puede ser clasificada ambientalmente por el momento. El proceso de DD, que analizará en detalle la tipología de proyectos que serán financiados en el marco de esta operación establecerá la clasificación final de la operación.

ÍNDICE DE TRABAJOS REALIZADOS

Temas	Descripción	Estado de preparación	Referencias y enlaces electrónicos
Estrategia de país	Ecuador. Estrategia de País del BID. 2012-2017	Realizado	IDBDocs 37945325
Presentación	Presentación Transformación Productiva. Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad	Realizado	IDBDocs 37945299

ÍNDICE DE TRABAJOS POR REALIZAR

Temas	Descripción	Estado de preparación
Consultorías	Consultoría técnica. Diagnóstico del sector vial rural, revisión y/o complementación de estudios y talleres	Por realizar
	Consultoría ambiental y social. Evaluación ambiental y social de la operación de acuerdo a los procedimientos del Banco Interamericano de Desarrollo, incluyendo el desarrollo de: (i) un análisis ambiental y social para la operación; (ii) un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS); y (iii) un Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS)	
	Consultoría institucional. Análisis de la capacidad institucional de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs) y reglamento operativo	
	Consultoría socioeconómica. Evaluación económica del programa y de la muestra de proyectos con la metodología de evaluación basada en excedente del productor	
	Consultor en logística y cadenas productivas. Para el estudio de macro localización de la producción y conectividad, mapeo de las áreas productivas y red vial, centros de acopio, faenamamiento y agrocentros	
	Consultor en gestión de proyectos. Para la elaboración de herramientas de gestión: matriz de resultados, matriz de riesgos, plan de ejecución, plan operativo anual, plan de adquisiciones y flujo de caja	

Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

ANEXO CONFIDENCIAL
CONFIDENTIAL ANNEX

INE-TSP@iadb.org