

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

REGIONAL

**PROYECTO DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA-EJE VIAL NO. 4 CARRETERA
BELLAVISTA-ZUMBA-LA Balsa PROVINCIA ZAMORA CHINCHIPE
(RG-L1132)**

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Jean Pol Armijos (TSP/CEC), Jefe de Equipo; Hori Tsuneki (CSD/RND), Jefe de Equipo Alterno; Luis Uechi, Pablo Guerrero, Gabriela Arteaga y Tania Alonso (INE/TSP); Rafael Capristán (TSP/CPE); Javier Jiménez (LEG/SGO); Zachary Hurwitz e Ivan Besserer (VPS/ESG); Marcela Hidrovo y Carolina Escudero (FMP/CEC); y Alexandra Sánchez (CAN/CEC)

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

PERFIL DE PROYECTO

ECUADOR

I. DATOS BÁSICOS

Nombre del Proyecto: Proyecto de Integración Fronteriza-Eje Vial No. 4 Carretera Bellavista-Zumba-La Balsa Provincia Zamora Chinchipe

Número de Proyecto: RG-L1132

Equipo de Proyecto: Jean Pol Armijos (TSP/CEC), Jefe de Equipo; Hori Tsuneki (CSD/RND), Jefe de Equipo Alterno; Luis Uechi, Pablo Guerrero, Gabriela Arteaga y Tania Alonso (INE/TSP); Rafael Capristán (TSP/CPE); Javier Jiménez (LEG/SGO); Zachary Hurwitz e Ivan Besserer (VPS/ESG); Marcela Hidrovo y Carolina Escudero (FMP/CEC); y Alexandra Sánchez (CAN/CEC)

Prestatario: República del Ecuador

Organismo Ejecutor: Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO)

Plan Financiero:	BID - Capital Ordinario (CO)	US\$	150.000.000
	Local:	US\$	28.500.000
	Total:	US\$	180.300.000

Salvaguardias: Políticas activadas: OP-102, OP-703 (B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.8, B.9, B.10, B.11, B.12, B.17), OP-704, OP-710, OP-761, OP-765

Clasificación: A (Preliminar)

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Antecedentes.** Ecuador y Perú están desarrollando una estrategia de integración regional orientada a incrementar la conectividad, la cooperación binacional y mejorar el nivel de vida de las poblaciones fronterizas. Esto se establece en el Acta Presidencial de Brasilia del 26 de octubre de 1998, que define el Acuerdo Amplio Ecuatoriano-Peruano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, estructurado en base al Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza (PBDRF) entre ambos países. El PBDRF incluye programas en varios ámbitos, destaca el Programa Binacional de Proyectos de Infraestructura Social y Productiva, que incluye cinco proyectos de interconexión vial denominados ejes

viales¹, que suman 2.176 km y cuyo objetivo es revertir la situación de conectividad limitada para facilitar la integración e intercambio comercial.

- 2.2 En cumplimiento a lo establecido en el Acuerdo de Paz, Ecuador y Perú han ratificado en los últimos Encuentros Presidenciales y en sus Planes de Acción² la necesidad de concluir la construcción de los ejes. Estos son esenciales para mejorar el tránsito transfronterizo de personas, vehículos y mercancías, pues fortalecen la comunicación interna e integración territorial al priorizar el acceso a capitales provinciales, enfatizando aquellas conexiones en zonas aisladas y/o con potencial productivo. Ecuador ha cumplido con su compromiso, salvo en el eje vial 4 (longitud total de 690 km), donde 53 km correspondientes al tramo Bellavista-Zumba-La Balsa no han sido intervenidos. El tramo contiguo desde Vilcabamba a Bellavista (102 km) fue construido con una inversión de más de US\$188 millones. Perú, desde Saramiriza a la Balsa (486 km), finalizó el eje 4 con una carretera asfaltada hasta el puente de integración fronterizo. En cuanto al puesto de frontera de este eje, se tiene previsto construir un nuevo Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF), que ya cuenta con diseños de factibilidad, bajo la modalidad operativa de una cabecera única con sede en el Perú³.
- 2.3 Como corredor de integración, el eje 4 conecta con las ciudades del norte de Perú⁴, permitiendo el acceso de Ecuador al río Amazonas y a la costa peruana en la zona de Piura, incluyendo la conexión con el Puerto de Paita. En esta zona en ambos países, se desarrollan actividades de agricultura, ganadería, silvicultura y pesca en más de un 50%, seguido en importancia por actividades ecoturísticas, comercio y servicios⁵. El tramo Bellavista-Zumba-La Balsa, une poblados ubicados en las provincias de Loja y Zamora Chinchipe, los cuales cuentan con una población de 780.707 habitantes⁶. En estas localidades, las actividades económicas de servicios y comercio con los sectores surorientales del país y con el Perú son relevantes.
- 2.4 **Diagnóstico del problema.** En Loja y Zamora Chinchipe existe conectividad vial limitada tanto con el resto del país como con Perú. El único tramo de la Red Vial Estatal por pavimentar en estas provincias es el Bellavista-Zumba-La Balsa, donde el mal estado de la vía hace que el tiempo de viaje para 53 km sea aproximadamente 2 horas, lo que desincentiva el transporte de carga y pasajeros. En el ámbito socioeconómico, en Ecuador la zona tiene una situación de aislamiento y pobreza superior a los niveles nacionales⁷, además de un bajo acceso a servicios básicos como salud y educación. El estado actual del eje afecta

¹ Eje 1 Piura/Guayaquil (Guayaquil-Machala-Huaquillas-Aguas Verdes-Tumbes-Piura), 538 km; eje 2 Sullana/Arenillas (Arenillas-Pindal-Zapotillo-Lalamor-Alamor-Lancones-Sullana), 244 km; eje 3 Sullana/Loja (Loja-Catacocha-Macará-La Tina-Sullana), 319 km; eje 4 Saramiriza/Loja (Loja-Vilcabamba-Zumba-Chinchipe-Namballe-Jaén-Bagua-Santa María de Nieva-Saramiriza), 690 km; eje 5 Saramiriza/Méndez (Méndez-Yaupi-Borja-Saramiriza), 385 km.

² Declaraciones y Planes de Acción de los encuentros presidenciales de Trujillo 2017 y Quito 2018.

³ La construcción del CEBAF no se contempla en el alcance de la operación, ya que dentro de los acuerdos del PBDRF se tiene previsto su construcción como un compromiso por parte del Perú.

⁴ Concretamente, Namballe-Jaén-Bagua-Santa María de Nieva-Saramiriza.

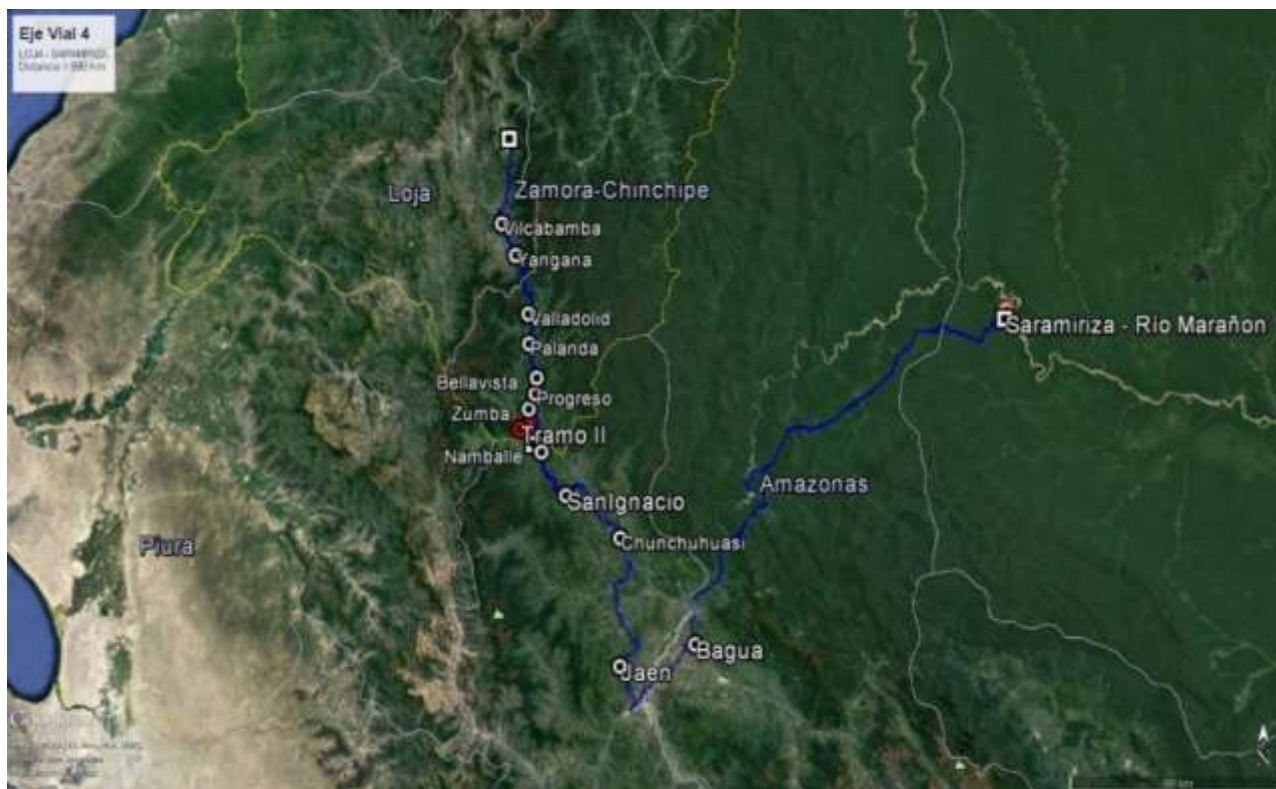
⁵ Estudio socioeconómico e Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC).

⁶ INEC.

⁷ Población en condición de pobreza según el Censo de Población y Vivienda 2010: en Loja y Zamora, 61,8% y 73,8%, respectivamente; en zonas aisladas de los centros poblacionales como Vilcabamba (67,2%), Yangana (78,2%), Bellavista (99%) y Progreso (60,5%), supera los niveles nacionales (60%). INEC.

las principales actividades productivas de la zona y el acceso de la población a servicios básicos. Además, afecta negativamente los costos de transporte, dificultando la consolidación de esta vía como corredor de integración.

Figura 1. Eje vial 4 y Tramo Bellavista-Zumba-La Balsa



- 2.5 **Los beneficios del proyecto Bellavista-Zumba-La Balsa.** Las regiones beneficiadas por este proyecto binacional serán las provincias del sur y suroriente de Ecuador, y la región norte del Perú, que se conecta con el eje Amazonas Norte y sus mercados de las zonas de la costa, sierra y selva. En estas regiones se asientan poblaciones fronterizas rurales en condiciones de aislamiento y capitales provinciales importantes, como las ciudades de Loja y Jaén. El proyecto contribuirá a la optimización de los movimientos de personas y vehículos, promoviendo la integración territorial al interior del país y los intercambios comerciales y de servicios con Perú, debido a la mejora de la conectividad.
- 2.6 **Estrategia del Gobierno de Ecuador.** El programa es consistente con la estrategia del gobierno definida en el Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021 y en la Estrategia Territorial Nacional, enfocada a aumentar de la conectividad e infraestructura productiva.
- 2.7 **Alineación estratégica.** El proyecto está alineado con la Estrategia del Grupo BID con Ecuador (2018-2021) (GN-2924), particularmente apoyando a la productividad y desarrollo del sector privado como motor de crecimiento, y con el objetivo estratégico de facilitar el acceso a mercados a través del aumento de la conectividad regional. La operación es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020 (AB-3008), y se alinea estratégicamente con

los desafíos de desarrollo de: (i) productividad e innovación, mediante la provisión de infraestructura de transporte en un corredor vial estratégico, contribuyendo a mejorar el acceso de la población rural a caminos transitables; y (ii) integración económica, por su contribución a la conectividad transfronteriza binacional. El programa también se alinea con el área transversal de Cambio Climático (CC) y sostenibilidad ambiental, ajustando el diseño de terraplenes, puentes, drenajes y alcantarillas, de forma que se reduzcan los posibles impactos de eventos climáticos extremos en la infraestructura. La operación contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2016-2019 (GN-2727-6), mediante el indicador «km de caminos construidos y rehabilitados».

- 2.8 El programa es consistente con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), porque apoya los principios estratégicos y áreas prioritarias de acción para crecimiento económico, provisión de acceso a servicios de infraestructura y apoyo de infraestructura para fomentar la integración regional y global. También es consistente con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7), en las líneas de acción de mejorar la conectividad de comunidades aisladas y apoyar la mejora de infraestructura. Finalmente, el programa está en línea con el Marco Sectorial de Integración y Comercio (GN-2715-6), en el objetivo de mejorar la infraestructura de transporte, buscando la reducción de los costos logísticos y mejora del comercio.
- 2.9 **Objetivo.** El objetivo general es contribuir a mejorar la productividad, innovación e integración económica y social de las regiones sur y suroriental del Ecuador, en las provincias fronterizas de Loja y Zamora Chinchipe. El objetivo específico es contribuir a mejorar la cobertura y conectividad fronteriza, a través de la rehabilitación y construcción de la vía Bellavista-Zumba-La Balsa, que resultarán en la reducción de costos de operación vehicular y tiempos de viaje y el incremento de accesibilidad de la población rural a centros de actividad económica.
- 2.10 Para lograr el objetivo, el proyecto se estructura en los siguientes componentes:
- 2.11 **Componente 1. Obras civiles (US\$140 millones).** Este componente financiará el mejoramiento del tramo Bellavista-Zumba-La Balsa de 50 km, donde 12 km corresponden a rehabilitación de la vía existente Bellavista-Progreso, y la construcción de 38 km de Progreso a La Balsa.
- 2.12 **Componente 2. Ingeniería especializada, fiscalización y aplicación de tecnología en supervisión (US\$7 millones).** Este componente financiará: (i) fiscalización de obra de vía principal y acceso desde la vía existente; (ii) auditoría de seguridad vial; y (iii) seguimiento y monitoreo con tecnologías innovadoras.
- 2.13 **Componente 3. Fortalecimiento en temas de infraestructura de integración (US\$500.000).** Este componente financiará: (i) estudio de diagnóstico y plan de inversiones en el sector portuario; (ii) estudio de diagnóstico y plan de inversiones en el sector aeroportuario; y (iii) talleres de capacitación sobre temas relacionados.
- 2.14 **Componente 4 (US\$2,25 millones). Gestión del riesgo de desastres por deslizamientos e inundaciones.** Este componente financiará: (i) estudios y diseños para la reducción del riesgo por deslizamientos e inundaciones: medidas

estructurales y no-estructurales; y (ii) equipamiento e implementación de proyecto piloto con aplicaciones de tecnología.

- 2.15 **Componente 5. Auditoría, administración y evaluaciones (US\$0,25 millones).** Este componente financiará auditorías, administración y evaluación del proyecto.
- 2.16 **Resultados esperados.** Se verificarán mediante los siguientes indicadores: (i) costos de operación vehicular en el tramo intervenido (US\$ constantes/veh-km); y (ii) tiempo de viaje promedio (minutos/viaje).

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Responsabilidad de ejecución del proyecto.** La ejecución del proyecto estará a cargo del MTOP a través del Viceministerio de Infraestructura del Transporte, que es responsable de la planificación, desarrollo, monitoreo, evaluación y ejecución de proyectos y que cuenta con amplia experiencia en estos ámbitos. El MTOP ha sido un ejecutor histórico para el Banco en Ecuador, recientemente ejecutó varios proyectos, entre ellos: Primer Programa de Infraestructura y Conservación Vial (2201/OC-EC)⁸ por US\$350 millones, y el Programa de Emergencia para Respuesta Inmediata (3751/OC-EC). Para el proyecto no se prevé la conformación de una Unidad Ejecutora, la ejecución se realizará con equipo interno del MTOP.
- 3.2 **Aspectos técnicos.** La construcción es compleja debido al relieve montañoso; requiere un gran movimiento de tierras y atraviesa una zona geológicamente susceptible a deslizamientos, especialmente en época lluviosa. Consecuentemente, un adecuado diseño y mantenimiento de la vía son fundamentales para asegurar su sostenibilidad frente a los efectos del CC y riesgos de desastres.
- 3.3 Los riesgos vinculados a aspectos técnicos o ejecución serán mitigados con el apoyo del Banco, mediante la cooperación técnica EC-T1426 de fortalecimiento institucional, que espera la aprobación de fondos. Adicionalmente, existe oferta de empresas nacionales e internacionales con amplia capacidad técnica y operacional, que permiten prever una adecuada participación en los procesos de licitación y buena experiencia en la ejecución.

IV. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 De conformidad con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), la operación fue clasificada con Categoría “A”, ya que la información preliminar actualmente disponible es limitada y se anticipan ciertos impactos socioambientales negativos de carácter significativo: potencial de reasentamiento involuntario de habitantes a lo largo de la vía, posibles impactos sobre usos culturales de una tierra indígena Shuar y posibles impactos a hábitat natural crítico con posibles impactos transfronterizos. Durante la debida diligencia, se verificarán estos potenciales impactos, de manera que podría cambiarse la categorización ambiental y social de la operación si fueran descartados.
- 4.2 El área de intervención del proyecto está altamente expuesta a amenaza climática por deslizamientos e inundaciones. Entre 2000 y 2018, las provincias del sur y suroriente del país (Loja y Zamora) registraron más de 1.600 deslizamientos y

⁸ El ejecutor tuvo un desempeño satisfactorio en el *Project Completion Report*.

300 inundaciones (DesInventar, 2019). La frecuencia de estos eventos puede incrementarse debido a los efectos del CC. El sector transporte es uno de los más vulnerables a estas amenazas. En este sentido, y además de la conformidad con la Política sobre Gestión del Riesgo de Desastres (OP-704), se deberán incorporar medidas de reducción del riesgo en el diseño del proyecto. Por ende, y para poder mitigar este riesgo, se incluyen las actividades necesarias en el componente 3.

- 4.3 Durante la construcción, se esperan afectaciones moderadas típicas del sector: ruido, polvo, residuos, y cambios en los patrones regulares del tráfico del entorno o riesgo de accidentes laborales. Durante la operación, las posibles afectaciones son: aumento en la mortalidad de fauna terrestre, pérdida indirecta de hábitat natural crítico de avifauna endémica, debido a la tala ilegal de bosque inducida por el mayor uso de la carretera, e impactos transfronterizos socioeconómicos asociados a cambios en los flujos de tráfico. El riesgo de desastres naturales se considera “moderado”, debido a los posibles deslizamientos derivados del proyecto, y un aumento de vulnerabilidad a deslizamientos ocasionados por inundaciones y sismos.
- 4.4 Para atender estos impactos, se contempla la elaboración de una Evaluación de Impacto Ambiental y Social (EIAS) y Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS) que complementen los existentes, incluyendo un Informe de Pasivos Ambientales y Sociales de los tramos construidos y una Evaluación de Efectos Acumulativos del eje vial 4. Asimismo, se realizarán nuevas consultas públicas diseñadas bajo un Plan y Plataforma de Consultas Públicas, y la ejecución de un Mecanismo de Atención de Quejas y Reclamos.
- 4.4 Las adquisiciones seguirán las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el BID (GN-2349-9) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-9). La gestión financiera del programa se realizará conforme a la Guía de gestión financiera para proyectos financiados por el BID (OP-273-6).
- 4.5 **Reconocimiento retroactivo.** El Banco podrá financiar retroactivamente, con cargo a los recursos del préstamo, hasta la suma de US\$30 millones (20% del monto propuesto del préstamo), y reconocer con cargo al aporte local, hasta la suma de US\$5,7 millones (20% del monto estimado del aporte local), gastos elegibles efectuados por el prestatario, siempre que se hayan cumplido con requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir de la aprobación de este perfil y hasta la aprobación del préstamo por parte del Directorio del Banco. No se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.
- 4.6 **Otros riesgos.** Durante el análisis inicial del proyecto se identificaron algunos riesgos que se presentarán, junto a los analizados durante el proceso de debida diligencia, en la Matriz de Riesgos del POD.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1 En el Anexo V, el cronograma de preparación prevé la aprobación del Borrador de Propuesta de Préstamo (DLP) por parte del Comité de Políticas Operativas (OPC) el 6 de septiembre de 2019. Se estiman necesarios US\$136.500 del presupuesto administrativo del Banco para culminar el proceso de preparación de la operación.

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a "Información Deliberativa" contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la "Política de Acceso al Información" del Banco (Documento GN-1831-28).



Safeguard Policy Filter Report

Operation Information

Operation		
RG-L1132 Border Integration Project - Axis Road No. 4 Bellavista-Zumba-La Balza Zamora-Chinchipe Province		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
A		
Country	Executing Agency	
REGIONAL	EC-MTOP - MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	TRANSPORT NETWORKS CONNECTIVITY	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
JEAN POL ARMIJOS LERAY	ZACHARY DANIEL HURWITZ	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$150,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
24 Jan 2019	zacharyh ESG Primary Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)		
QRR (Estimated)		
Board Approval (Estimated)		
Safeguard Performance Rating		
Rationale		

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 \(Disaster Risk Management Policy– OP-704\)](#)



Safeguard Policy Filter Report

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

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

The sector of the operation is vulnerable to natural hazards. Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.

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

The operation has the potential to exacerbate risk to human life, property, the environment or cause economic disruption ([Type 2 Disaster Risk Scenario](#)).

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

The operation has the potential to affect negatively women or gender equality ([Negative gender impacts may include the following](#))

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

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

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

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

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

The operation has the potential to cause physical displacement of people living in the project area of influence (see also Resettlement Policy)

B.2 Country Laws and Regulations

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

B.3 Screening and Classification

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

B.4 Other Risk Factors

There are [associated facilities](#) (see policy definition) related to the operation.

B.5 Environmental Assessment Requirements

An environmental assessment is required.

B.6 Consultations

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.



Safeguard Policy Filter Report

B.7 Supervision and Compliance

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

B.8 Transboundary Impacts

The natural resources of a country(s) not involved in the operation will be affected (including waterways, coastal marine resources, protected areas, regional air shed and/or aquifers).

B.9 Natural Habitats and Cultural Sites

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

B.10. Hazardous Materials

The operation has the potential to impact the environment and occupational health and safety due to the production, procurement, use, and/or disposal of hazardous material, including organic and inorganic toxic substances, pesticides and persistent organic pollutants (POPs).

B.11. Pollution Prevention and Abatement

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

B.12. Project Under Construction

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

B.17. Procurement

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

Potential Safeguard Policy Items

B.4 Other Risk Factors

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

B.4 Other Risk Factors

The operation may be of high risk due to controversial environmental and associated social issues or liabilities.

Recommended Actions



Safeguard Policy Filter Report

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

Additional Comments

[No additional comments]



Safeguard Screening Form

Operation Information

Operation		
RG-L1132 Border Integration Project - Axis Road No. 4 Bellavista-Zumba-La Balza Zamora-Chinchipe Province		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
A		
Country	Executing Agency	
REGIONAL	EC-MTOP - MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	TRANSPORT NETWORKS CONNECTIVITY	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
JEAN POL ARMIJOS LERAY	ZACHARY DANIEL HURWITZ	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$150,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
24 Jan 2019	zacharyh ESG Primary Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)		
QRR (Estimated)		
Board Approval (Estimated)		
Safeguard Performance Rating		
Rationale		

Operation Classification Summary

Overriden Rating	Overriden Justification
Comments	



Safeguard Screening Form

Conditions / Recommendations

Category "A" operations require an Environmental Impact Assessment or a Strategic Environmental Assessment (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for EIA and SEA requirements) and at least two consultations with affected parties.

These operations will require an environmental assessment (EA), normally an Environmental Impact Assessment (EIA) for investment operations, or other environmental assessments such as a Strategic Environmental Assessment (SEA) for programs and other financial operations that involve plans and policies. Category "A" operations are considered high safeguard risk. For some high safeguard risk operations that, in the Bank's opinion raise complex and sensitive environmental, social, or health and safety concerns, the borrower should normally establish an advisory panel of experts to provide guidance for the design and/or execution of the operation on issues relevant to the EA process, including health and safety. However, these operations will also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.).

The Project Team must send to the 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.

Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

Borrower is not responsible for [resettlement](#) of [minor](#) to [moderate](#) nature (i.e. it is the [responsibility of others](#), including government or parastatal other than executing agency) and does not affect [indigenous peoples](#) or other vulnerable land based groups

Ensure Adequacy of Resettlement Plan (RP): Where land acquisition and resettlement are the responsibility of government agencies or other third parties other than the executing agency, the borrower will need to collaborate with these agencies to achieve outcomes that are consistent with the objectives of this requirement. In circumstances where third-party capacity is limited (or commitment is unclear), the borrower will need to play an active role during resettlement planning, implementation and monitoring. Depending on the financial product, the RP should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, credit and operating regulations, project completion tests etc.). Regular (bi-annual or annual) reporting should be required and independent audits considered.

Borrower is not responsible for directly managing the activities that have negative impacts on [indigenous peoples](#) (i.e. it is the responsibility of government or parastatal agencies other than the executing agency) and impacts are [minor](#) to [moderate](#) in nature.



Safeguard Screening Form

Ensure Adequacy of Mitigation Framework: Where the activities that have the potential to impact indigenous peoples are the responsibility of third parties (associated facilities, activities under government jurisdiction, etc.), the borrower will need to collaborate with these third parties to ascertain that they are implementing a Mitigation Framework that is consistent with the objectives of OP-765, particularly with respect to avoiding adverse effects on indigenous peoples. In circumstances where third-party capacity is limited (or commitment is unclear), the borrower will need to play an active role in supporting the implementation of a reasonable mitigation framework. Depending on the financial product, the borrower's actions to cause the mitigation framework to be adequately implemented should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests, credit and operation regulations, etc.). Reporting and independent monitoring of mitigation implementation should be required.

Conversion or degradation of critical natural habitat causing minor to moderate impact on protected areas or areas of high conservation value

As there is a significant risk of non-compliance with IDB policy OP-703 directive B9, justification must be provided that the conversion is unavoidable, the cost-benefit analysis favours the project, and that mitigation measures are acceptable:

The borrower must provide evidence that: (a) there are no feasible alternatives acceptable to the Bank; (b) project benefits substantially outweigh environmental costs; and (c) mitigation and compensation measures are acceptable to the Bank

Without this evidence, the Bank cannot support any operation that is predicted to lead to minor or moderate conversion or degradation of critical natural habitat. The mitigation measures should be presented in the Biodiversity Management Plan (included in the ESMP) and should follow the mitigation hierarchy: impacts to biodiversity should be avoided in the first instance (i.e. proposed activities relocated or reconfigured); if avoidance of all impacts is not possible, those remaining should be minimized, mitigated by restoration, or compensated for. The BMP should also explain what consultation activities are planned. The BMP must define how these measures will be implemented (roles and responsibilities, monitoring, budget, etc.). Confirmation should be obtained from competent experts that they are confident that the BMP can mitigate impacts and that approval has been granted by relevant authorities. Regular (bi-annual or annual) reporting is required, in addition to independent audits of BMP. Depending on the financial product, the BMP should also be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests, etc.).

Conversion or degradation of critical natural habitat causing minor to moderate impact on threatened species.



Safeguard Screening Form

As there is a significant risk of non-compliance with IDB policy OP-703 directive B9, justification must be provided that the conversion is unavoidable, the cost-benefit analysis favours the project, and that mitigation measures are acceptable:

The borrower must provide evidence that: (a) there are no feasible alternatives acceptable to the Bank; (b) project benefits substantially outweigh environmental costs; and (c) mitigation and compensation measures are acceptable to the Bank

Without this evidence, the Bank cannot support any operation that is predicted to lead to minor or moderate conversion or degradation of critical natural habitat. The mitigation measures should be presented in the Biodiversity Management Plan (included in the ESMP) and should follow the mitigation hierarchy: impacts to biodiversity should be avoided in the first instance (i.e. proposed activities relocated or reconfigured); if avoidance of all impacts is not possible, those remaining should be minimized, mitigated by restoration, or compensated for. The BMP should also explain what consultation activities are planned. The BMP must define how these measures will be implemented (roles and responsibilities, monitoring, budget, etc.). Confirmation should be obtained from competent experts that they are confident that the BMP can mitigate impacts and that approval has been granted by relevant authorities. Regular (bi-annual or annual) reporting is required, in addition to independent audits of BMP. Depending on the financial product, the BMP should also be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests, etc.).

Conversion or [degradation](#) of natural habitat causing [minor](#) to [moderate](#) impact on ecological function.

Mitigation measures presented in the Biodiversity Management Plan must be acceptable:

The mitigation measures should be presented in the Biodiversity Management Plan (included in the ESMP) and should follow the mitigation hierarchy: impacts to biodiversity should be avoided in the first instance (i.e. proposed activities relocated or reconfigured); if avoidance of all impacts is not possible, those remaining should be minimized, mitigated by restoration, or compensated for. The BMP should also explain what consultation activities are planned. The BMP must define how these measures will be implemented (roles and responsibilities, monitoring, budget, etc.). Confirmation should be obtained from competent experts that they are confident that the BMP can mitigate impacts and that approval has been granted by relevant authorities. Regular (bi-annual or annual) reporting is required, in addition to independent audits of BMP. Depending on the financial product, the BMP should also be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests, etc.).

Likely to have [minor](#) to [moderate](#) emission or discharges that would negatively affect [ambient environmental conditions](#).

Management of Ambient Environmental Conditions: The borrower should be required to prepare an action plan (and include it in the ESMP) that indicates how risks and impacts to ambient environmental conditions can be managed and mitigated consistent with relevant national and/or international standards. The borrower should (a) consider a number of factors, including the finite assimilative capacity of the environment, existing and future land use, existing ambient conditions, the project's proximity to ecologically sensitive or protected areas, and the potential for cumulative impacts with uncertain and irreversible consequences; and (b) promote strategies that avoid or, where avoidance is not feasible, minimize or reduce the release of pollutants, including strategies that contribute to the improvement of ambient conditions when the project has the potential to constitute a significant source of emissions in an already degraded area. The plan should be subject to review by qualified independent experts. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).



Safeguard Screening Form

Potencial to exclude or discriminate women or men from project benefits based on [gender](#) *NOTE

Incorporation of gender analysis into its social impact and risk assessments: Where the Project or its context present potential for discrimination against women or men based on gender, Project preparation should include an analysis of exclusion or discriminatory factors (specific or as part of overall social assessment) and the Project should include information, dissemination, training and other corrective measures as appropriate aimed at overcoming barriers to afford women or men the same protection and access afforded to other groups and equal access to Project-generated resources and benefits (e.g. credit, employment, public services, etc.). The social impact and risk assessment and associated mitigation framework must address all the factors specifically. The mitigation framework will be referenced in the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.), require regular reporting, frequent and independent monitoring, and independent review of implementation, including participatory monitoring.

Potential to directly or indirectly cause adverse impact the territories, land and natural resources of [Indigenous Peoples](#). These impacts are presumed to be [significant](#) unless further analysis demonstrates otherwise.

Mitigation Framework for impacts on land and natural resources: Whenever an operation directly or indirectly affects the legal status, possession or management of territories, lands, or natural resources traditionally occupied or used by Indigenous Peoples, the borrower should develop safeguards against impacts that take into account the applicable legal norms, including: (i) prior consultation; (ii) participation mechanisms; (iii) measures to preserve the physical, cultural and economic integrity of the affected peoples and the sustainability of protected areas and natural resources, and to compensate for any damages; (iv) whenever possible, participation in Project benefits; and (v) when necessary, restrictions, and corrective or compensatory measures to complement legal and administrative protection. Project preparation and implementation should include specific analysis and consultation/agreements regarding these issues and the Mitigation Framework must address them specifically. The Mitigation Framework will be referenced in the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests, credit and operation regulations, etc.), require regular reporting, frequent and independent monitoring, and independent review of implementation, including participatory monitoring.

Potential to exclude [Indigenous Peoples](#) from Project benefits on discriminatory basis.

Mitigation Framework (specific)-consultation with Indigenous Peoples required: Where the Project or its context present potential for ethnically based discrimination against IPs, Project preparation should include an analysis of discriminatory factors (specific or as part of overall social assessment) and the Project should include information, dissemination, training and other corrective measures as appropriate aimed at overcoming linguistic and other barriers to afford indigenous workers, entrepreneurs, beneficiaries or contractors the same protection and access afforded to other groups and equal access to Project-generated resources and benefits (e.g. credit, employment, public services, etc.). The Mitigation Framework must address all the factors specifically. The Mitigation Framework will be referenced in the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.), require regular reporting, frequent and independent monitoring, and independent review of implementation, including participatory monitoring.

Potential to introduce [gender](#) differentiated health and safety [risks](#), or to increase the risk of violence, sexual exploitation, human trafficking or sexually transmitted diseases



Safeguard Screening Form

Incorporation of gender analysis into its social impact and risk assessments: Where project has the potential to introduce gender differentiated health and safety risks, or to increase the risk of violence, sexual exploitation, human trafficking or sexually transmitted diseases, project preparation and implementation should include specific analysis and consultation regarding these issues and the social impact and risk assessment and associated mitigation framework must address them specifically. The mitigation framework will be referenced in the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.), require regular reporting, frequent and independent monitoring, and independent review of implementation.

Potential to introduce conditions that restrict the participation of women or men based on pregnancy, maternity/paternity, marital status

Incorporation of gender analysis into its social impact and risk assessments: Where project has the potential to introduce conditions that restrict the participation of women or men based on pregnancy, maternity/paternity, marital status, project preparation and implementation should include specific analysis and consultation regarding these issues and the social impact and risk assessment and associated mitigation framework must address them specifically. The mitigation framework will be referenced in the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.), require regular reporting, frequent and independent monitoring, and independent review of implementation.

Potential to introduce unequal requirements for access to benefits and economic opportunities based on [gender](#)

Incorporation of gender analysis into its social impact and risk assessments: Where project impacts will potentially introduce unequal requirements for access to benefits and economic opportunities based on gender, project preparation and implementation should include specific analysis and consultation/agreements regarding these issues and the social impact and risk assessment and associated mitigation framework must address them specifically. The mitigation framework will be referenced in the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.), require regular reporting, frequent and independent monitoring, and independent review of implementation, including participatory monitoring.

Potential to offer men and women unequal access to inheritance or property rights

Incorporation of gender analysis into its social impact and risk assessments: Where project impacts will potentially offer men and women unequal access to inheritance or property rights, project preparation and implementation should include specific analysis and consultation/agreements regarding these issues and the social impact and risk assessment and associated mitigation framework must address them specifically. The mitigation framework will be referenced in the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.), require regular reporting, frequent and independent monitoring, and independent review of implementation, including participatory monitoring.

Project activities will moderately impact [water quality](#), [water quantity](#) and/or [water availability](#).

Water Resources: A targeted Water Resources Assessment should be undertaken, which in addition to undertaking the relevant analyses, must include justification for assigning a moderate risk classification. Project activities (and any associated facilities) will be required to be constructed and operated so as to avoid impacts to water quality, water quantity and/or water availability. Evidence of appropriate stakeholder consultation should also be provided. Monitoring requirements should be included in relevant legal documentation.



Safeguard Screening Form

Project construction activities are likely to lead to localized and temporary impacts (such as dust, noise, traffic etc) that will affect local communities and [workers](#) but these are [minor](#) to [moderate](#) in nature.

Construction: The borrower should demonstrate how the construction impacts will be mitigated. Appropriate management plans and procedures should be incorporated into the ESMP. Review of implementation as well as reporting on the plan should be part of the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc).

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

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 negative impacts from production, procurement and disposal of [hazardous materials](#) (excluding POPs unacceptable under the Stockholm Convention or toxic pesticides) are [minor](#) and will comply with relevant national legislation, [IDB requirements on hazardous material](#) and all applicable International Standards.

Monitor hazardous materials use: The borrower should document risks relating to use of hazardous materials and prepare a hazardous material management plan that indicates how hazardous materials will be managed (and community risks mitigated). This plan could be part of the ESMP.

The operation has potentially [minor](#) transboundary environmental and associated social impacts, such as operations affecting another country's use of waterways, watersheds, coastal marine resources, biological corridors, regional air sheds and aquifers, or transboundary indigenous groups

Environmental/Social Transboundary Impacts: The borrower should do an environmental and social analysis addressing the following issues: (i) notification to the affected country or countries of the critical transboundary impacts; (ii) implementation of an appropriate framework for consultation of affected parties; and (iii) appropriate environmental mitigation and/or monitoring measures, to the Bank's satisfaction. This analysis should be part of a plan (part of the ESMP). Review of implementation as well as reporting on the plan should be part of the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).

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

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 [droughts](#) and the likely severity of the impacts to the project is [moderate](#).



Safeguard Screening Form

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. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general design standards and other related regulations.

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 is located in an area prone to [landslides](#) 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. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general design standards and other related regulations.

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



Safeguard Screening Form

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. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general seismic design standards and other related regulations.

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

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

The project will result in a [minor](#) to [moderate](#) increase in community [risks](#) from disease or natural resources [risks](#).

Manage Increased Risk of Disease: Where a project will generate environmental health risks (such as increased risk from disease and environmental hazards), the borrower should be required to develop an environmental health risk plan (this will require input from professionally competent advisers/ consultants). There should be engagement with affected communities and compliance with the plan should be monitored and reported. Where specific diseases are endemic in communities in the investment area of influence, the borrower is encouraged to explore opportunities to reduce their incidence.

Transport of [hazardous materials](#) (e.g. fuel) with [minor](#) to [moderate](#) potential to cause impacts on community health and safety.

Hazardous Materials Management: The borrower should be required develop a hazardous materials management plan; details of grievances and any independent health and safety audits undertaken during the year should also be provided. Compliance with the plan should be monitored and reported. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement etc). Consider requirements for independent audits if there are concerns about commitment of borrower or potential outstanding community concerns.

Waste generation (excluding hazardous waste) is [significant](#) or there is no adequate waste management plan in place.



Safeguard Screening Form

Solid Waste Management: The borrower should be required to prepare a Waste Management Plan (including management and organizational requirements) consistent with relevant national requirements and International Standards (as appropriate). This plan should be part of the ESMP. Specific attention should be placed on reducing and re-cycling solid wastes. As part of this an action plan should be defined and requires regular reporting and independent review of implementation; this plan should be included in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc). Additionally, impacts of solid waste should be avoided in first instance (i.e. relocate or reconfigure proposed activities). If avoidance is not possible, impacts should be mitigated by management, offsetting impacts or other means. 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.

Disaster Risk Summary

Disaster Risk Level

A

Disaster / Recommendations

Disaster Summary

Details

Actions

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

Estrategia Ambiental y Social (EAS)	
Nombre de la Operación	Proyecto de Integración Fronteriza - Eje Vial No. 4 Carretera Bellavista-Zumba-La Balsa Provincia Zamora Chinchipe
Número de la Operación	RG-L1132
Preparado por	Zachary Hurwitz e Iván Besserer – VPS/ESG
Detalles de la Operación	
Sector del BID	Transporte (INE/TSP)
Tipo de Operación	Préstamo de Inversión (ESP)
Clasificación Ambiental y Social	A
Indicador de Riesgo de Desastres¹	Moderado
Prestatario	República del Ecuador
Agencia Ejecutora	Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP)
Préstamo BID US\$ (y costo total del proyecto)	150.000.000 (180.300.000)
Políticas/Directrices Asociadas	OP-102, OP-703 (B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.8, B.9, B.10, B.11, B.12, B.17), OP-704, OP-710, OP-761, OP-765
Descripción de la Operación	
La presente operación financiará la rehabilitación de 12 km de carretera Clase III (Tramo 2, Bellavista-Progreso, Figura 1) y construcción de 37,2 km de carretera Clase III (Tramo 2, Progreso-Zumba-La Balsa, Figura 1), y la construcción de nuevos accesos y variantes, incluyendo además facilidades asociadas como escombreras, campamentos para trabajadores, y canteras, entre otras. La finalización de las obras y actividades a ser financiadas está pendiente para que Ecuador pueda cumplir sus compromisos en relación al proyecto del eje vial 4 Saramiriza-Loja (Figura 2) que forma parte del Plan Binacional de Desarrollo. Cuando esté terminado, el eje vial 4 conectará Ecuador con las ciudades de Namballe-Jaén-Bagua-Santa María de Nieva-Saramiriza en territorio peruano y permitirán el acceso desde Ecuador al río Marañón. Desde el año 2009 hasta aproximadamente el año 2015, el Gobierno del Ecuador ha invertido más de US\$9.000 millones en rehabilitaciones de toda la Red Vial Estatal carretera, incluyendo la del Tramo 1 Vilcabamba – Bellavista. El Tramo 2, desde Bellavista hasta La Balsa, seguiría el trazado existente y requerirá una ampliación del ancho de calzada en algunas áreas. Inicialmente concebida con estudios de asfalto y ancho de calzada de 7 m, en 2009 el Gobierno del Ecuador resolvió expandir el ancho de calzada de 7 m a 9,20 m y cambiar la superficie del pavimento de asfalto a hormigón. En 2012, se contrataron estudios para el diseño del Tramo 1 y Tramo 2 en base a ese diseño. De esta manera, se construyó el Tramo 1, cuya construcción finalizó en 2015 con un ancho de calzada de 9,20 m. Actualmente, el Tramo 1 contiene un ancho	

¹ La Clasificación de Riesgo de Desastres se aplica al Escenario de Riesgo Tipo 1 (cuando es probable que el proyecto esté expuesto a riesgos naturales debido a su ubicación geográfica).

de calzada de 9,20 m, mientras que el ancho de calzada actual del Tramo 2 oscila entre los 5,5 m y 7 m. La superficie de rodadura del Tramo 2 actualmente se encuentra en su mayoría compuesta por tierra batida y lastre. Se presencian además derrumbes ocasionales a lo largo del Tramo 2. Las normas técnicas del MTOP referentes a una carretera Clase III requieren una servidumbre mínima de 25 m. El MTOP está por contratar la Actualización de los Estudios y Diseños finales de ingeniería del Tramo 2 para un ancho de calzada de 7 m y pavimento asfáltico.

En su totalidad, entre Ecuador y Perú, el eje vial 4 medirá 690 km. El Tramo La Balsa-Saramiriza, que corresponde a la República del Perú, está completamente construida y asfaltada.

Como contexto ambiental y social, el área de influencia del proyecto demuestra una alta intervención humana, caracterizándose como rural o semiurbano con fragmentos de bosque. El análisis espacial inicial indica que el Tramo 2 se encuentra dentro de la Reserva de Biósfera “Podocarpus-El Cóndor” (Figura 3) declarada por el UNESCO en el año 2007, en reconocimiento del alto endemismo de especies que caracteriza la zona. Más específicamente, el análisis espacial indica que el Tramo 2 de la carretera cruzará dos Áreas para la Conservación de Aves (ACA) que evidencian la existencia de algunas especies endémicas de avifauna, Palanda (EC089) (en aproximadamente 7,5 km) y Zumba-Chito (EC090) (en aproximadamente 14 km) (Figura 4). Las áreas protegidas se encuentran fuera del área de influencia de Tramo 2, siendo los más cercanos el Parque Nacional Yasuni, a 13,5 km de distancia, y el Parque Nacional Podocarpus que se encuentra a unos 25 km. Este último sí está interceptado por el Tramo 1 de la carretera, que, además, intercepta dos áreas protegidas de carácter privado. El análisis espacial preliminar indica adicionalmente que hay una Tierra Indígena oficialmente reconocida de la etnia Shuar en proceso de titulación desde el 2016, en el área de influencia indirecta de la carretera (Figura 5).

El período de ejecución de la operación será de 30 meses entre 2020-2022. Se estima que se requerirán un máximo de 492 trabajadores en el pico de obras.

Riesgos e Impactos ESHS Potenciales Clave

Con base a la información preliminar disponible, la operación ha sido clasificada como Categoría “A”, debido principalmente al potencial de riesgos relacionados con el reasentamiento involuntario de habitantes a lo largo de la vía, posibles impactos sobre la tierra indígena Shuar y sus habitantes, y los posibles impactos directos a hábitat natural crítico. Durante la debida diligencia, se verificarán estos potenciales impactos, de manera que podría cambiarse la categorización ambiental y social de la operación si estos potenciales impactos fueran descartados.

Los potenciales impactos y riesgos negativos directos e indirectos se describen a continuación. Estos podrían o no materializarse dependiendo de un manejo de riesgos adecuado que permita evitarlos o mitigarlos:

Contaminación y Materiales Peligrosos

Durante la construcción, se espera la generación de cantidades moderadas de polvo y ruido; la generación de cantidades moderadas de residuos y escombros; la excavación de cantidades significativas de material de canteras y posibles riesgos asociados al almacenamiento de combustibles.

Riesgo de Desastres Naturales

Durante la construcción y la operación, existe riesgo de posibles deslizamientos ocasionados por la excavación y la construcción, y un aumento de vulnerabilidad a deslizamientos ocasionados por inundaciones y sismos;

Impactos Sociales

Durante la construcción es posible que existan impactos económicos temporales causados por bloqueos temporales al acceso a negocios en áreas pobladas y cambios en los patrones regulares de tránsito (incluyendo aumentos en la congestión vial, tránsito de maquinaria pesada, e interrupciones de tránsito). También existe el riesgo de que se generen impactos socioeconómicos a causa de expropiaciones completas o parciales de tierra agropecuaria y de estructuras de diversa índole. Por otro lado, siniestros de tránsito; mal seguimiento a los lineamientos de salud y seguridad ocupacional; alteraciones temporales a la vida cotidiana de la población (incluyendo en la vida de la población vulnerable) en las áreas de influencia directa e indirecta del proyecto (esto incluye a personas cuyos medios de vida dependen del comercio transfronterizo); interrupciones temporales del servicio eléctrico; e impactos relacionados con la introducción de mano de obra migrante al área del proyecto.

Durante la operación existe la posibilidad de que se generen impactos socioeconómicos causados por accidentes de tránsito y desvíos de actividades comerciales a nuevas áreas.

Estos impactos son típicos de proyectos de transporte, y sus medidas de mitigación son conocidas, por ejemplo, mediante la ejecución de un Plan de Manejo de Tránsito.

Hábitat natural, Hábitat Natural Crítico, y Sitios Culturales

Durante la construcción, existen riesgos de pérdida directa y de fragmentación de hábitat natural y hábitat natural crítico de especies endémicas debido a la tala de bosque generada por la construcción; la contaminación del suelo y las aguas superficiales con aceites, grasas y lubricantes; y el riesgo de impactos a hallazgos arqueológicos o sitios culturales;

Durante la operación, existe riesgo de mortalidad de fauna terrestre; el riesgo de pérdida indirecta y fragmentación de hábitat natural crítico de especies endémicas debido a la tala ilegal de bosque inducida por el uso mayor de la carretera;

Potencial de Reasentamiento Involuntario

Si bien el cliente informó que para el Tramo II no se prevén reasentamientos involuntarios, lo que se verificará con la debida diligencia, durante la construcción existe la probabilidad de que se den situaciones donde sea inevitable el reasentamiento involuntario a causa de expropiación total o parcial de tierras. El cliente informó al equipo que para el Tramo I del proyecto (no financiada por el BID) se expropiaron dos (2) viviendas. El total de expropiaciones totales y parciales para el Tramo I fue 286.

Pueblos Indígenas

A partir de información preliminar disponible se estima que durante la construcción y la operación existe el riesgo de que el proyecto genere impactos indirectos de manera adversa sobre un territorio indígena Shuar, cuyo territorio se encuentra en el área de influencia indirecta del proyecto. Entre las consecuencias potenciales, en caso de que se confirmen su presencia en la zona, existe la posibilidad de que se restrinja el acceso a su territorio; posibles impactos adversos sobre los usos culturales de la tierra; e

inclusive el potencial de que se necesite reasentar a miembros de la comunidad Shuar. En el último de los casos mencionados sería necesario conseguir el Consentimiento Previo, Libre, e Informado de la Comunidad para llevar a cabo las obras dentro de su territorio.

Impactos Transfronterizos

Durante la construcción y la operación, existe el riesgo de contaminación de la cuenca del río Mayo-Chinchipe, que desemboca en aguas peruanas en la cuenca transfronteriza del río Marañón en Perú.

Durante la operación, existe la posibilidad de que se genere mayor inseguridad en las poblaciones adyacentes debido al aumento de flujo vehicular y del tipo de vehículo que circula por esas vías. Estos impactos son fácilmente mitigados mediante un plan de manejo que incluya señalización adecuada y otras afinaciones al diseño de la vía.

El MTOP tiene una Área de Gestión Ambiental (AGA) que está ubicada dentro de la Secretaría de Infraestructura y Transporte. El AGA está conformada por diez funcionarios, entre ellos especialistas ambientales, ingenieros, y tres con especialización social incluyendo a la directora. El AGA hace supervisión directa de los proyectos, apoyada por los equipos de supervisión ambiental y social de los contratistas y fiscalizadores, y en coordinación con funcionarios de los entes descentralizados del MTOP y el Ministerio del Ambiente al nivel local.

El riesgo de desastres naturales Tipo 1 se ha clasificado como moderado, debido a la posible ocurrencia de sismos, sequía e inundación ribereña en las áreas del proyecto. En relación con el riesgo de desastres naturales Tipo 2, existe un riesgo de que la construcción de la carretera aumente la vulnerabilidad de las poblaciones aledañas a los derrumbes.

Vacíos de Información y Estrategia de Análisis

Evaluación de Impactos Ambientales y Sociales

La firma consultora SCG Ingeniería desarrolló como parte de los estudios de ingeniería definitivos una Evaluación de Impacto Ambiental en el año 2012. Dicho estudio contempló los efectos ambientales y sociales de la carretera (Tramo 2) cuando se concebía que esta tuviera un ancho de calzada de 9,20 m a lo largo de todos los trechos. El EIA contiene un Plan de Gestión Ambiental que contiene programas específicos para los tres tipos de intervención.

Sin embargo, dicho EIA no contiene un análisis sobre los siguientes aspectos, que son requeridos por las políticas de salvaguardias del BID: posibles impactos indirectos; impactos acumulativos del eje vial 4 como un todo; hábitat natural crítico (ver abajo); una Línea de Base Social (ver abajo); posibles impactos indirectos sobre la tierra indígena Shuar fuera del poblado de Zumba (ver abajo); riesgo de desastres Tipo 2 (ver abajo); y consultas públicas en conformidad con la Directiva B.6 de la OP-703 (ver abajo).

Debido a las brechas del EIA de SCG frente a los requisitos de las políticas de salvaguardia del BID, se requiere que la agencia ejecutora desarrolle una Evaluación de Impacto Ambiental y Social (EIAS) y un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) Complementarios, que deberán ser publicados en forma apta para publicarse, antes de realizar la misión de análisis.

Dentro de la actualización de los diseños de ingeniería definitivos, la firma consultora que sea contratada por el MTOP elaborará el EIAS y PGAS Complementarios.

Plan de Restitución de Medios de Vida y Plan de Gestión del Tráfico

El EIA de SCG Ingeniería no incluyó una Línea de Base Social, aunque sí incluyó un mapa demostrando la intersección entre la carretera y propietarios censados a lo largo del Trecho 2, contemplando una servidumbre de 25 m. Debido a la posibilidad de que haya pérdidas socioeconómicas asociadas a la expropiación completa o parcial de tierras y otros factores, existe una brecha con la OP-703 Directiva B.5. Como parte de la EIAS Complementaria, la agencia ejecutora entregará una Línea de Base Social completa (que incluya un censo detallado de las poblaciones que pudiesen ser impactadas por desplazamiento económico o reasentamiento involuntario), un Plan de Restitución de Medios de Vida, y un Plan de Gestión del Tráfico, de conformidad con los requisitos de OP-703 B.5.

Plan de Reasentamiento

El EIA de SCG Ingeniería no incluyó una Línea de Base Social, aunque sí incluyó un mapa demostrando la intersección entre la carretera y propietarios censados a lo largo del Trecho 2, contemplando una servidumbre de 25 m. Debido a la posibilidad de que haya reasentamiento involuntario como resultado de expropiaciones totales o parciales, existe una brecha con la OP-710. Como parte de la EIAS Complementaria, la agencia ejecutora entregará una Línea de Base Social completa de conformidad con los requisitos de OP-710, y la debida diligencia verificará la necesidad de realizar un Plan de Reasentamiento según los resultados de la Línea Base Social.

Evaluación de Impacto Sociocultural

El EIA de SCG Ingeniería no menciona la existencia de pueblos indígenas o tierras indígenas en el Área de Influencia de la carretera. Debido a los resultados de un análisis preliminar, existe una brecha con la OP-765. Como parte de la EIAS Complementaria, la agencia ejecutora entregará una Evaluación de Impacto Sociocultural en conformidad con los requisitos de OP-765. La debida diligencia verificará la necesidad de realizar un Plan de Pueblos Indígenas y conseguir el Consentimiento Previo, Libre, e Informado de la Comunidad conforme los resultados de la evaluación.

También existe la posibilidad, a ser verificada durante la debida diligencia, de que el proyecto genere tensiones sociales e inclusive conflictos entre las diversas partes interesadas (comunidad Shuar, intereses comerciales -i.e. mineras, etc.).

Evaluación de Impactos a Hábitat Natural Crítico y Plan de Acción de Biodiversidad

El EIA de SCG Ingeniería no registra varias especies amenazadas que hayan sido registradas por la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN), y no reconoce la existencia de las Áreas de Conservación de Aves (ACAs) ni la Biósfera UNESCO señaladas anteriormente. Debido a la posibilidad de que la construcción, el uso de la carretera, y la instalación de escombreras, canteras, y campamentos aumenten la fragmentación de hábitat de especies endémicas considerado como hábitat natural crítico por el BID, existe una brecha con la Directiva B.9 de la OP-703. Como parte de la EIAS Complementaria, la agencia ejecutora entregará una Evaluación de Impactos en Hábitat Natural Crítico y un Plan de Acción de Biodiversidad de

conformidad con los requisitos de la Directiva B.9, y la debida diligencia verificará los posibles impactos.

Evaluación de Riesgo de Desastres Tipo 2

El EIA de SCG no incluyó una Evaluación del Riesgo de desastres Tipo 2, que tiene relación con los efectos que el proyecto podría tener frente a la vulnerabilidad humana a los desastres naturales. Existe entonces una brecha con la OP-704, por lo cual se requiere que la EIAS Complementaria incluya dicha evaluación. La debida diligencia verificará que este análisis esté incluido en la EIAS actualizada y que contenga un plan de gestión correspondiente.

Evaluación de Efectos Acumulativos del Eje Vial 4

Debido a que el proyecto pueda contribuir efectos adversos acumulativos sobre componentes ambientales y sociales valorables en la región, en adición a los que han sido contribuidos por los demás tramos del eje vial 4, se requiere que la agencia ejecutora entregue una Evaluación de Efectos Acumulativos Ambientales y Sociales a en cumplimiento con la OP-703 B.5. Este estudio tiene como objetivo identificar los componentes ambientales y sociales valorables de la región, evaluar los efectos acumulativos que el presente proyecto pueda generar sobre dichos componentes, e identificar las medidas de mitigación necesarias. Esta evaluación será incorporada dentro de la EIAS Complementaria.

Plan de Socialización y Consultas / Nuevas Consultas Públicas y Estrategia de Socialización

Desde que la última socialización sobre el proyecto fue realizada en el año 2013 con base en el EIA de SCG, se requiere que la agencia ejecutora desarrolle un Plan de Consultas Públicas, una plataforma de consultas entre Ecuador y Perú, un Mecanismo de Atención a Quejas y Reclamos, y realice consultas públicas nuevas referentes al EIAS y PGAS Complementarios que se desarrollen. Si la Línea de Base Social y la debida diligencia lo confirmaran, se podrían requerir consultas específicas adicionales relativas al reasentamiento involuntario, consultas a la comunidad indígena Shuar socioculturalmente apropiadas, y procesos de negociación de buena fe, debidamente documentadas,

Publicación de la Documentación

Las versiones aptas para publicación del EIAS y PGAS Complementarios, la Auditoria Ambiental y Social, y la Estrategia Ambiental y Social Estratégica, y si fueran necesarios un Plan de Reasentamiento y un Plan de Pueblos Indígenas, estarán disponibles previo a la misión de análisis. y serán divulgadas al público en las páginas del BID y del MTOP siguiendo lo establecido en la política de acceso a información (OP-102). Las versiones finales de estos documentos deberán ser publicados, a más tardar, unas semanas antes de OPC.

Tabla 1: Evaluaciones ESHS – Cronograma y recursos tentativos

Documentos ESHS	Etapas actual de desarrollo – Brechas a cubrir	Estimación de los recursos necesarios para finalizar	Cronograma estimado para finalizar y consultar (según corresponda)
Actualización de la Evaluación de Impacto Ambiental y Social (EIAS) existente	Una EIAS fue desarrollado en 2012, y la legislación ecuatoriana requiere que sea actualizada por el ejecutor. Actualizar dentro de una EIAS actualizada.	Ninguno – A desarrollar por la agencia ejecutora	Ejecución: 3 meses Inicio previsto: Principios de marzo 2019 Consulta: Finales de mayo 2019
Actualización del Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) existente	Actualización del Plan de Gestión Ambiental y Social requerida por la legislación ecuatoriana.	Ninguno – A desarrollar por la agencia ejecutora como parte de la EIAS actualizada	Ejecución: 3 meses Inicio previsto: Principios de marzo 2019 Consulta: Finales de mayo 2019
Evaluación de Impacto Ambiental y Social (EIAS) Complementaria	La EIAS actualizada a ser realizada por el MTOP no concebirá varios estudios requeridos por el BID. Estudios complementarios necesarios: línea de base social, impactos indirectos, análisis de alternativas, evaluación de impacto sociocultural, evaluación de impactos a hábitat natural crítico, entre otros.	Entidad a cargo: División de Transporte del BID (TSP) Consultores: TBD Fuente: fondos transaccionales Costo estimado: USD 60.000-80.000	Ejecución: 3 meses Inicio previsto: Principios de marzo 2019 Consulta: Finales de mayo 2019
Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) Complementario	Plan de Gestión Ambiental y Social Complementario asociado a la EIAS Complementaria, incluyendo un Plan de Restitución de Modos de Vida, Plan de Gestión del Tráfico, Plan de Biodiversidad, entre otros	Entidad a cargo: División de Transporte del BID (TSP) Consultores: TBD Fuente: fondos transaccionales Costo estimado: ninguno, incluir en la EIAS Complementaria.	Ejecución: 3 meses Inicio previsto: Principios de marzo 2019 Consulta: Finales de mayo 2019
Plan y Plataforma de Consultas, Consultas Nuevas, Consultas sobre el PR si fueran necesario, Mecanismo de Atención a Quejas y Reclamos	Se requiere un Plan de Consultas para orientar las consultas requeridas sobre la EIAS actualizada, la EIAS Complementaria, y el PR si fuera necesario. Desarrollar como un documento único. Se requiere que se establezca un plan y plataforma de participación, comunicación, y consultas públicas, y un Mecanismo de Atención a Quejas y Reclamos	Entidad a cargo: División de Transporte del BID (TSP) Consultores: TBD Fuente: fondos transaccionales Costo estimado: ninguno, incluir en la EIAS Complementaria	Ejecución: 3 meses Inicio previsto: Principios de marzo 2019 Consulta: Finales de mayo 2019
Evaluación de Efectos Acumulativos Ambientales y Sociales	Se requiere una Evaluación de Efectos Acumulativos Ambientales y Sociales que serán generados por el proyecto referente a los asociados con los demás	Entidad a cargo: División de Transporte del BID (TSP) Consultores: TBD Fuente: fondos transaccionales	Ejecución: 3 meses Inicio previsto: Principios de marzo 2019 Consulta: Finales de mayo 2019

	tramos del eje vial 4 entre Ecuador y Perú Este documento puede ser un documento separado o bien ser parte de la EIAS Complementaria.	Costo estimado: ninguno, incluir en la EIAS Complementario.	
Evaluación de Riesgo de Desastres Tipo 2	El EIA original no incluye una Evaluación de Riesgo de Desastres Tipo 2. Realizar dentro de la EIAS actualizada	Ninguno – A desarrollar por la agencia ejecutora como parte de la EIAS Complementaria	Ejecución: 3 meses Inicio previsto: Principios de marzo 2019 Consulta: Finales de mayo 2019
Plan de Reasentamiento (PR)	A determinar	A determinar	A determinar
Plan de Pueblos Indígenas	A determinar	A determinar	A determinar

Oportunidades para adicionalidad del BID

Si los posibles impactos indirectos a la tierra indígena Shuar fueran verificados, existe la oportunidad de crear un programa de desarrollo vinculando la ejecución de la operación con el desarrollo de esta población indígena.

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

Ver anexo.

Apéndices Adicionales

Apéndice 1: Mapas

Tabla2. Cumplimiento de la Operación con las Políticas de Salvaguardias del BID

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias			
B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales	Sí.	Una licencia ambiental fue otorgada en el año 2009 en base de un estudio de impacto de los tramos 1 y 2 conjuntamente. Debido a la modificación del ancho de calzada y material de la superficie del Tramo 2, la legislación nacional requiere que la agencia ejecutora actualice el Estudio de Impacto Ambiental del año 2012, pero no se requiere por ley obtener una nueva licencia ambiental.	La agencia ejecutora deberá remitir una versión apta para publicación la Actualización de la Evaluación de Impacto Ambiental y Social del proyecto antes de la misión de análisis.
B.3 Preevaluación y Clasificación	Sí	Se ha propuesto la Categoría A para la operación debido a la posibilidad de requerir reasentamiento involuntario, posibles efectos a una tierra indígena Shuar y sus usos culturales, y posibles impactos a hábitat natural crítico de avifauna endémica. Sus posibles principales impactos ambientales y sociales negativos podrían ser mitigados mediante la aplicación de medidas estándar ya utilizadas en el sector.	Se reevaluará la clasificación después de la misión de identificación, y antes de la misión de análisis.
B.4 Otros Factores de Riesgo	Sí	La agencia ejecutora posee un Área de Gestión Ambiental compuesto por especialistas con suficiente experiencia en temas sociales y ambientales, pero con capacidad reducida para supervisar el cumplimiento con las políticas salvaguardias durante la ejecución. Se plantea un taller de capacitación para fortalecer la experiencia de esta área en salvaguardias sociales y ambientales del BID.	Fortalecer la capacidad de los equipos ambientales y sociales de la agencia ejecutora antes del inicio de las obras con el fin de asegurar su adecuada supervisión durante la fase de ejecución de la operación.

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales	Sí	Será necesario que la agencia ejecutora remita un Estudio de Impacto Ambiental y Social y Plan de Gestión Ambiental y Social Complementarios de las actividades a financiar, y una Evaluación Ambiental y Social Estratégica sobre los efectos acumulativos del eje vial 4 en Ecuador y Perú.	La agencia ejecutora deberá remitir una versión apta para publicación de la Evaluación de Impacto Ambiental y Social y Plan de Gestión Ambiental y Social actualizados del proyecto antes de la misión de análisis. El BID contratará una Evaluación de Impacto Ambiental y Social Complementaria con su debido PGAS Complementario. Una versión apta para publicación de la evaluación será publicada antes de la misión de análisis.
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Sociales (incluyendo un Plan de Restauración de Medios de Subsistencia ²)	Sí	Se deberá realizar una Línea de Base Social completa y nueva para determinar el grado de afectación y los requisitos de expropiación completa o parcial de propietarios ubicados en el área de influencia directa del proyecto. La Línea de Base Social determinará la necesidad de activar o no la OP-710 y la OP-765.	Como parte de la EIAS Complementaria que el BID contratará, se deberá realizar la Línea de Base Social del proyecto. Se publicará una versión apta para publicación de la EIAS Complementaria antes de la misión de análisis.
B.6 Consultas	Sí	La agencia ejecutora realizará nuevas consultas en base al EIAS y PGAS Complementarios, y según sea confirmado por la nueva Línea de Base Social, se requerirán consultas adicionales referentes al reasentamiento involuntario e impactos sobre pueblos indígenas.	Como parte de la EIAS Complementaria que el BID contratará, se deberá realizar un Plan de Consultas Públicas que contenga la programación de fechas y la metodología de realización (incluidos mapas de actores) de consultas significativas a realizar (siguiendo formato BID). Se publicará una versión apta para publicación de la EIAS Complementaria antes de la misión de análisis. Entre las actividades de mitigación a incluir en el PGAS se encontrarán tanto un plan y plataforma de participación, comunicación, y consultas públicas, así como un Mecanismo de Gestión de Quejas y Reclamos.

² OP-703 se aplica cuando los impactos en los medios de vida no son significativos y no conducen al desplazamiento físico (ver *Orientación transitoria en los instrumentos para Desplazamiento, Desplazamiento Económico y Pérdidas Económicas bajo OP-710 y OP-703* [TG-005] para más información)

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
B.7 Supervisión y Cumplimiento	Sí	El Banco realizará misiones de supervisión para monitorear el cumplimiento con lo establecido en el acuerdo de préstamo y PGAS del proyecto.	Se verificarán los costos y responsabilidades de implementación del PGAS unas semanas antes de OPC.
B.8 Impactos Transfronterizos	A determinar	Existe una posibilidad de que la contaminación de aguas superficiales llegue a afectar a recursos acuáticos del Perú, y que se genere mayor inseguridad en las poblaciones adyacentes debido al aumento de flujo vehicular y del tipo de vehículo que circula.	Se verificará que la EIAS actualizada y la EIAS Complementaria evalúen la cantidad de desechos que podrían contaminar los recursos acuáticos peruanos, y los posibles impactos generados por un aumento de tráfico entre los dos países, y que los PGAS contengan planes de gestión adecuados.
B.9 Hábitats Naturales	Sí	Existe la posibilidad que la construcción del proyecto genere impactos directos o indirectos sobre hábitat natural crítico de avifauna endémica, además de aumentar la fragmentación de hábitat natural y contaminar hábitat acuático superficial.	Se verificará que la EIAS actualizada y la EIAS Complementaria presentadas incluyan una Evaluación de Impactos en Hábitat Natural Crítico completa sobre los previsibles impactos del proyecto en hábitat natural crítico, incluyéndose en el PGAS un Plan de Acción de Biodiversidad en el caso de requerirse.
B.9 Especies Invasoras	No	En las medidas de mitigación incluidas en el PGAS, no se incluirán actividades de restauración, estabilización, o reforestación con especies invasivas.	La EIAS actualizada y la EIAS Complementaria deberán incluir una descripción de este aspecto.
B.9 Sitios Culturales	A determinar	Se requiere que la EIAS actualizada y PGAS actualizado incluyan planes para gestionar posibles impactos a sitios culturales u objetos arqueológicos.	La agencia ejecutora deberá remitir el plan de gestión relevante como parte de la EIAS y el PGAS actualizados del proyecto antes de la misión de análisis.
B.10 Materiales Peligrosos	Sí	Las actividades implicarán el manejo de equipos y maquinaria con contenido de aceites y otros materiales peligrosos.	Se verificará que el PGAS actualizado incluya medidas para el manejo adecuado de dichas sustancias.
B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación	Sí	Las actividades por realizar previsiblemente generarán residuos sólidos y líquidos y provocarán ruidos, así como un riesgo de contaminación de las aguas superficiales.	Se verificará que el PGAS actualizado incluya medidas para la reducción de la contaminación durante la instalación y operación de los equipos, con especial atención a minimizar las afectaciones relacionadas con generación de residuos sólidos, ruidos, y contaminación de las aguas.

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
B.12 Proyectos en Construcción	No	El Tramo 2 no ha sido construido, y las intervenciones no apoyarán actividades en el Tramo 1. Por lo tanto, no se requiere un informe sobre los pasivos ambientales y sociales existentes.	-
B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo	No	La operación no será un préstamo de política, operación de intermediación financiera (FI), préstamo basado en criterios de desempeño ni enfoques sectoriales.	-
B.14 Préstamos Multifase o Repetidos	No	Esta operación no es una segunda fase respecto de otra operación.	-
B.15 Operaciones de Cofinanciamiento	No	El BID es el financiador único de la operación.	-
B.16 Sistemas Nacionales	No	Esta operación no utilizará los sistemas de salvaguardias nacionales.	-
B.17 Adquisiciones	Sí	Requisitos ambientales, sociales y de salud y seguridad deben ser incluidos en los contratos y subcontratos.	Se solicitará que el reglamento operativo incluya requisitos ambientales, sociales y de salud y seguridad ocupacional para ser incorporados en los pliegos de licitación.
OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales			
A.2 Análisis y gestión de escenario de riesgos tipo 2.	Sí	Existen riesgos de sismos, inundaciones ribereñas, y deslizamientos. El riesgo tipo 2 (exacerbación del riesgo por causas del proyecto) se considera "moderado," debido a que la construcción del proyecto podría aumentar la vulnerabilidad de las poblaciones afectadas a los deslizamientos.	La agencia ejecutora deberá remitir una Evaluación de Riesgos de Desastres Tipo 2 como parte de la Actualización de la Evaluación de Impacto Ambiental y Social del proyecto requerida por la legislación ecuatoriana. Se publicará una versión apta para publicación de la EIAS actualizada antes de la misión de análisis.

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
A.2 Gestión de contingencia (Plan de respuesta a emergencias, plan de seguridad y salud de la comunidad, plan de higiene y seguridad ocupacional).	Sí	Los riesgos de inundación y deslizamiento son controlables con la construcción de cunetas con capacidad suficiente para evacuar el agua y con medidas para estabilizar los taludes, y con la implementación de medidas estándar del sector.	Se verificará que el PGAS de la EIAS actualizada incluya elementos para la gestión de contingencias durante la construcción y operación.
OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario			
Minimización del Reasentamiento	A determinar	La falta de una Línea de Base Social no hace posible la determinación ex ante de la posibilidad de reasentamiento involuntario. La agencia ejecutora realizará una Línea de Base Social completa para detallar las áreas necesarias a ser totalmente o parcialmente expropiadas, y si los propietarios u ocupantes de tierra incluyan población indígena u otras minorías étnicas rurales.	Se verificará si la Línea de Base Social de la EIAS Complementaria sea completa y si incluye a propietarios u ocupantes que deben ser reasentados involuntariamente, de poblaciones indígenas, minoritarias, o de otra índole.
Consultas del Plan de Reasentamiento			
Análisis del Riesgo de Empobrecimiento			
Requerimiento para el Plan de Reasentamiento y/o Marco de Reasentamiento			
Requerimiento de Programa de Restauración del Modo de Vida ³			
Consentimiento (Pueblos Indígenas y otras Minorías Étnicas Rurales)			
OP-765 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas			
Requerimiento de Evaluación Sociocultural	A determinar	La falta de una Evaluación de Impacto Sociocultural no hace posible la determinación ex- ante de la posibilidad de impactos indirectos sobre tierra indígena Shuar. Si la Línea de Base Social indica impactos indirectos adversos sobre tierras indígenas, o sobre la población Shuar, la agencia ejecutora realizará una Evaluación de Impactos Sociocultural completa para	Se verificará la Evaluación de Impacto Sociocultural de la EIAS Complementaria para determinar la necesidad de realizar un Plan de Pueblos Indígenas.
Negociaciones de Buena Fe y documentación adecuada			
Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados			
Requerimiento de Plan o Marco de Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas			
Cuestiones Discriminatorias			

³ OP-703 se aplica cuando los impactos en los medios de vida no son significativos y no conducen al desplazamiento físico (ver *Orientación transitoria en los instrumentos para Desplazamiento, Desplazamiento Económico y Pérdidas Económicas bajo OP-710 y OP-703* (TG-005) para más información)

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
Impactos Transfronterizos		detallar cualquier impacto posible sobre esta población indígena.	
Impactos sobre Pueblos Indígenas Aislados			
OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo			
Consulta y participación efectiva de mujeres y hombres	Sí	Participación activa de las mujeres y hombres en las diferentes consultas y actividades de participación a realizar para el proyecto, tanto durante construcción como operación.	Se verificará que las diferentes actividades de participación y consulta a realizar para los diferentes elementos del proyecto cuenten con participación paritaria y activa por parte de las mujeres y de los hombres.
Aplicación del análisis de riesgo ⁴ y salvaguardias.	Sí	La Línea de Base Social y la Evaluación de Impactos Socioculturales deberían ser desagregadas por género y deben determinar la posibilidad de haber impactos que afecten de manera desproporcionada a mujeres y niñas. Los Planes de Gestión Ambiental y Social correspondientes deberían incluir acciones de mitigación orientada a dichos impactos desproporcionados.	Se verificará que la Línea de Base Social y la Evaluación de Impacto Sociocultural contengan datos desagregados por género y que los Planes de Gestión Ambiental y Social correspondientes incluyan acciones de mitigación orientadas a los impactos desproporcionados.
OP-102 Política de Acceso a la Información			
Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales Previo a la Misión de Análisis, QRR, OPC y envió de los documentos al Directorio	Sí	Deben estar listos para revisión y exposición pública antes de la misión de análisis a través de la página web dla agencia ejecutora y del BID. El BID publicará las versiones finales de los documentos semanas antes de OPC.	Consulte la sección sobre los vacíos de información y la estrategia de análisis para obtener más detalles sobre el calendario de las diferentes evaluaciones de ESHS.
Disposiciones para la Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del Proyecto	Sí	En el caso de que durante la fase de ejecución de la operación nuevos relevantes documentos ambientales y sociales fueran elaborados, también se harán públicos.	Se harán públicos los documentos en las páginas de la agencia ejecutora y del BID

⁴ Los riesgos pueden incluir: (i) acceso desigual a los beneficios del proyecto / medidas de compensación; (ii) hombres o mujeres afectados de manera desproporcionada por factores de género; (iii) incumplimiento de la legislación aplicable en materia de igualdad entre hombres y mujeres; (iv) el riesgo de violencia de género, incluyendo la explotación sexual, la trata de seres humanos y las enfermedades de transmisión sexual; y (v) el desconocimiento de los derechos de propiedad de las mujeres.

Apéndice 1: Mapas

Figura 1. Tramo 2, Bellavista-El Progreso-Zumba-La Balza (línea blanca)

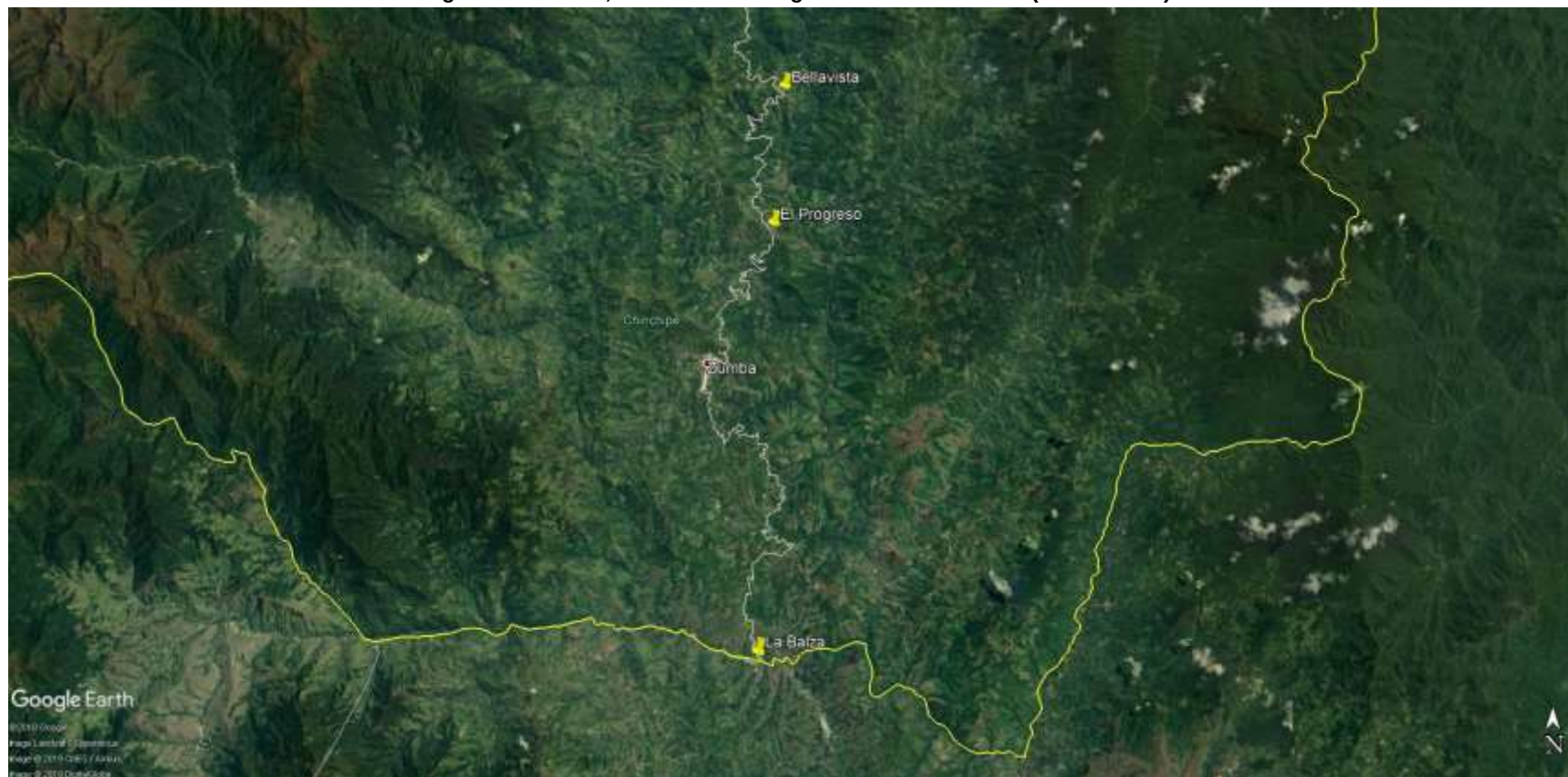


Figura 2. Tramos completos del eje vial 4 Saramiriza-Loja

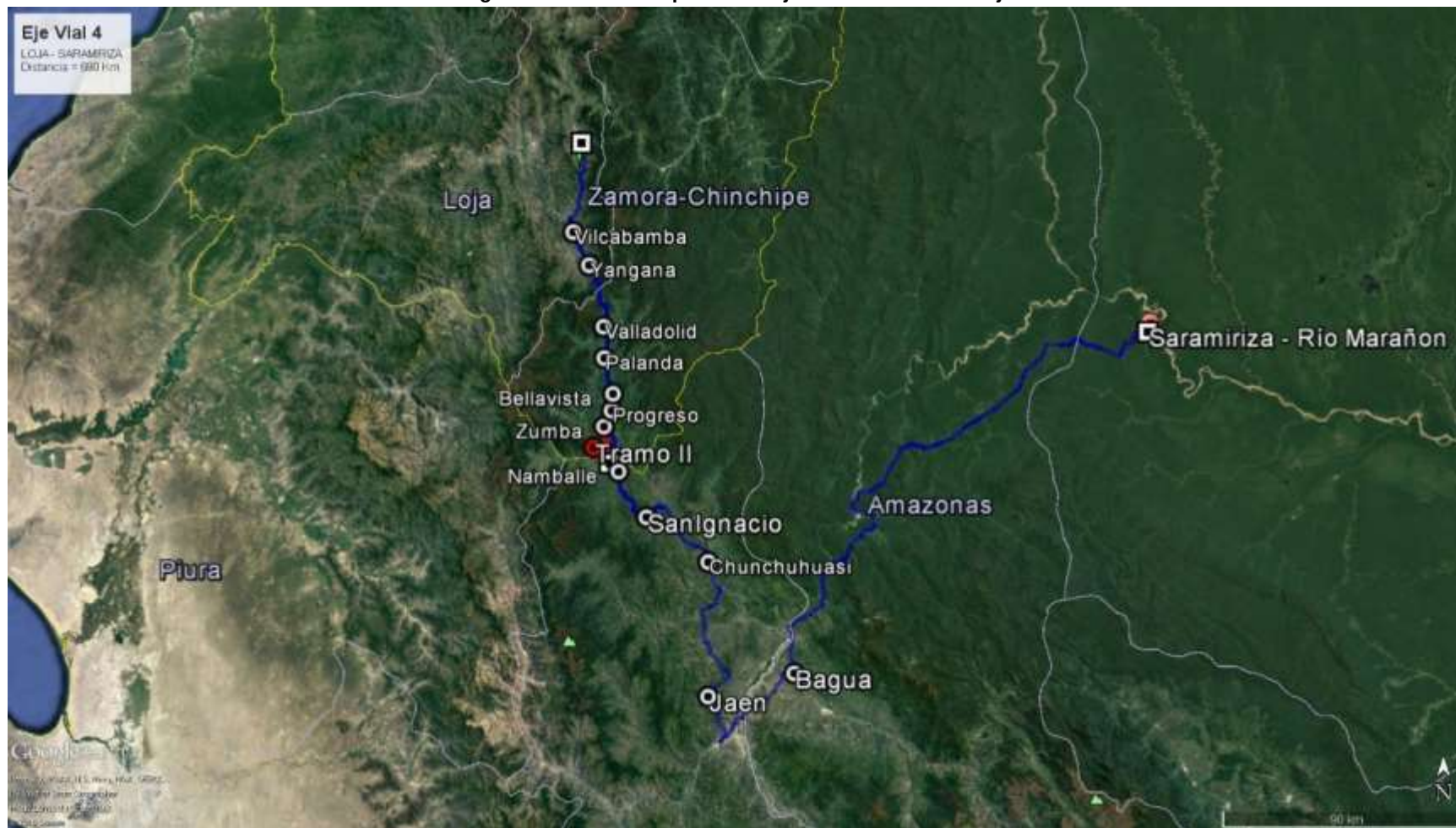


Figura 3. Ubicación del proyecto en relación con la Reserva de Biósfera “Podocarpus – El Condor”



Figura 4. Ubicación del proyecto en relación con las Áreas de Conservación de Aves (ACAs) referidos



Figura 5. Intersección del Tramo 2 (línea blanca) con la tierra indígena Shuar (polígono amarillo)



ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y enlaces a archivos técnicos
Estudios técnicos de diseño y planificación estratégica	Estudios de ingeniería del proyecto 2012	Disponible	En elaboración
	Informe técnico del Proyecto MTOP 2019	Febrero - 2019	En elaboración
	Actualización de estudios de ingeniería definitivos del tramo Bellavista-Zumba-La Balsa	Mayo - 2019	En elaboración
Análisis del costo del proyecto y su viabilidad económica	Evaluación económica	Marzo - 2019	En elaboración
Administración financiera/fiduciaria	Informe de realización taller fiduciario/financiero	Mayo - 2019	En elaboración
Gestión de riesgos	Informe de realización de taller de gestión de riesgos		
Componente socioambiental	Estudios de Impacto Ambiental e Informe de Afectaciones 2012	Disponible	En elaboración
	Auditoría Ambiental del Tramo I 2013	Disponible	En elaboración
	Actualización de estudio de impacto ambiental	Mayo - 2019	En elaboración
	Auditoría Socioambiental Tramo I	Mayo - 2019	En elaboración
	Informe de preparación y ejecución de Consultas Públicas	Mayo - 2019	En elaboración

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a "Información Deliberativa" contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la "Política de Acceso al Información" del Banco (Documento GN-1831-28).