

PERFIL DE PROYECTO
PARAGUAY
RECONVERSIÓN CENTRO, MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO
METROPOLITANO Y OFICINAS DE GOBIERNO

I. DATOS BÁSICOS

Título del proyecto:	Reconversión Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas de Gobierno		
Número del proyecto:	PR-L1044		
Equipo de país:	Alejandro Taddia, Jefe de Equipo (INE/TSP); Roberto Camblor (FMM/PCR); Miroslava de Nevo, Rafael Acevedo-Daunas, Felipe Targa, y Caterina Vecco (INE/TSP); Juan Manuel Leño (TSP/CPR); María Eugenia Roca (VPC/PDP); María Elena Sánchez (CSC/CPR) y Kevin McTigue (LEG/SGO).		
Prestatario:	República del Paraguay		
Organismo ejecutor:	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)		
Plan de financiamiento:	IDB:	US\$	120.000.000
	Cofinanciamiento (en gestión)	US\$	20.000.000
	Local:	<u>US\$</u>	<u>20.000.000</u>
	Total:	US\$	160.000.000
Salvaguardias	Políticas Identificadas	B.01, B.04, B.05, B.06, B.07, B.10, B.11 y OP-102	
	Categoría	B	

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Contexto general.** La ciudad de Asunción es la capital de la República del Paraguay, tiene una superficie de 11.700 hectáreas y cuenta con una población estimada de 520 mil habitantes, lo que la convierte en la aglomeración urbana más grande y poblada en Paraguay. La Región Metropolitana de Asunción (RMA), incluye 23 municipios, lo cual incrementa la población del área metropolitana, en aproximadamente 1,9 millones de habitantes. La ciudad es la sede de los tres poderes del Estado Nacional (Ejecutivo, Legislativo y Judicial), del principal puerto fluvial y centro cultural del país.
- 2.2 Una de las principales características de la RMA es el crecimiento de las ciudades suburbanas Luque, Fernando de la Mora, San Lorenzo, Lambaré, Ñemby y Mariano Roque Alonso con ritmos claramente mayores a los de Asunción. Ello, sumado a una tasa de motorización de las ciudades suburbanas mayor a la del área metropolitana en su conjunto (160 vehículos por cada mil habitantes), explican un desarrollo urbano disperso, que requiere fuertes inversiones en infraestructura y servicios que le brinden cobertura.
- 2.3 El centro de la ciudad de Asunción es uno de los sectores urbanos más significativos e importantes en el cual se concentran diversas actividades y, a la vez, uno de los más deteriorados. El abandono sufrido por del centro de la Ciudad de Asunción, es un proceso que ha propiciado un crecimiento desequilibrado de la ciudad, expulsando a los pobladores del centro de la ciudad hacia la periferia. Las principales causas de este desequilibrio se encuentran en una sucesión de políticas públicas erradas y falta de

- inversión gubernamental en infraestructura y equipamiento (vial, transporte, desagües, saneamiento, áreas verdes, vivienda, etc.) de la zona céntrica de la ciudad. Todos estos factores contribuyeron, primero a la saturación del Centro y, luego, a su progresivo deterioro, así como el aumento de la precariedad, la percepción de inseguridad y la baja de los valores de la propiedad. Sin embargo, su importante significación histórica y su elevada potencialidad urbanística no han sido contempladas hasta el momento en ningún plan de recuperación y puesta en valor de manera integral, con un destino que le permita recuperar su peso dentro del conjunto urbano del área central de Asunción.
- 2.4 El crecimiento poblacional de la RMA, aunado a la falta de inversión pública, trajo aparejado una gran congestión del transporte vehicular¹. La RMA cuenta con dos estudios de transporte urbano para el entendimiento de sus necesidades (CETA 1984 y CETA 1998, JICA). Estos estudios fueron revisados en Julio de 2009, habiéndose verificado la vigencia de las recomendaciones oportunamente realizadas. En ellos se destaca la preeminencia que tiene Asunción y su zona céntrica como atracción y generación de viajes desde y hacia toda el área metropolitana; entre los años 1984 y 1998, el volumen de tráfico creció aproximadamente el 240%, equivalente a una tasa de crecimiento del 9% anual.
 - 2.5 De acuerdo a los últimos relevamientos realizados por la Secretaría de Transporte del Área Metropolitana de Asunción (SETAMA), el transporte público, con una participación del 1,2% de la flota vehicular, explica el 52% del total de los 2.250.000 viajes motorizados en la RMA. En el año 1988, la participación del transporte público en el total de viajes alcanzaba el 64%, evidenciando una pérdida de competitividad del transporte público, incrementos de congestión, mayores tiempos de viaje, menor nivel de servicio y presiones alcistas sobre la tarifa al usuario.
 - 2.6 La red vial principal en Asunción consiste en 6 rutas radiales y 6 rutas circulares. Las rutas radiales se originan en el microcentro, se expanden hacia fuera en forma de abanico, y cada una se conecta con las carreteras nacionales o departamentales. Las rutas circulares están separadas por espacios de 1 a 2 kilómetros.
 - 2.7 Los servicios de transporte público se dividen en dos grandes grupos, uno que está bajo el ámbito directo de SETAMA y otro que está en la jurisdicción de cada municipio. Las empresas en la órbita de SETAMA son aproximadamente 70, que cuentan con una flota de 2.445 unidades con las que sirven 175 recorridos. En promedio cada vehículo realiza 5,5 viajes por día y el 75% de todos los viajes pasan por el centro de la ciudad. Las empresas municipales tienen alrededor de 1.000 unidades de las que 331 operan en Asunción. La antigüedad del parque rodante es en promedio de 20 años para la flota SETAMA y de 25 años para la de los municipios.
 - 2.8 El Plan Metropolitano de Transporte es una propuesta de reestructuración del sistema de transporte y movilidad metropolitana en respuesta a la necesidad de dotar a la RMA con mejor infraestructura y en especial los servicios de transporte público, con el objeto de reducir la congestión en las principales avenidas radiales de ingreso a la ciudad de Asunción, en las que la capacidad de los buses no es aprovechada al máximo. Como resultado del estudio se encontró conveniente fortalecer la oferta de transporte con un sistema integrado, de mayor capacidad y de carriles exclusivos que fuera alimentado

¹ Todos los días hábiles concurren a Asunción cerca de 550.000 personas en transporte público e ingresan a la ciudad aproximadamente 240.000 vehículos.

desde los barrios y las ciudades periféricas. El Proyecto consiste en desarrollar el primer corredor en la avenida Eusebio Ayala, dada la amplia cobertura que ofrece sobre toda la RMA, representando aproximadamente el 42% de los viajes en transporte público (equivalente a 17.000 pasajeros/hora/sentido).

- 2.9 **Relación con la Estrategia del Banco y el País.** El Plan estratégico, económico y social (PEES) del Gobierno incluye como objetivos prioritarios de desarrollo del país la reactivación de la economía y la creación de empleo dentro de un modelo de desarrollo sustentable; específicamente incluye la mejora del sistema de transporte público en la RMA y el remozamiento urbano de la ciudad de Asunción, principalmente los barrios de las zonas bajas y el microcentro. El diagnóstico del Banco, en el marco de la estrategia para el periodo 2009-2013, indica que: a) las deficiencias en infraestructura son uno de los mayores obstáculos al crecimiento del país, afectando negativamente la competitividad; b) dado el estado de decaimiento de la zona céntrica y los barrios del sector de las zonas bajas de la ciudad (los más antiguos de la ciudad), resulta necesaria una operación de renovación urbana de la ciudad de Asunción; c) el sistema de transporte público de la RMA precisa un cambio del modelo económico e institucional adicionalmente a las mejoras en infraestructura y equipos rodantes. Por lo tanto, este Programa es consistente con los objetivos establecidos por el Gobierno en el PEES y la estrategia del Banco.
- 2.10 **Objetivos.** El Programa propuesto tiene por finalidad la rehabilitación y mejoramiento de infraestructura urbana y de transporte, contribuyendo al aumento de la calidad de vida de la población del área de intervención. Los objetivos principales de esta operación son: i) la revitalización de la zona central de Asunción, a través de la implantación de vías peatonales y senderos para bicicletas, renovación y conformación de parques, construcción de obras de saneamiento pluvial y alcantarillado y la construcción de una edificación para permitir al Estado prestar servicios de atención al público; y ii) el establecimiento progresivo de un sistema de transporte integrado y eficiente para la movilización ordenada, rápida y masiva de la población entre el centro de la ciudad de San Lorenzo y el centro de Asunción. Para lograr estos objetivos, el Programa financiará dos componentes interrelacionados para el mejoramiento del transporte público y uso del suelo.
- 2.11 **Componente 1: Revitalización urbana (US\$45 millones).** Este componente tiene como principal objetivo la revitalización y mejoramiento del espacio público de la zona central de Asunción, a fin de revertir el proceso de deterioro urbano actual, promover una revalorización inmobiliaria de la zona y generar un polo de desarrollo urbano para la ciudad. Se prevén recursos para financiar las siguientes actividades: i) rehabilitación urbana y puesta en valor del barrio San Jerónimo (sector tradicional del área central); ii) recuperación ambiental, apertura y renovación de espacios abiertos de uso público; iii) enlace vial de los tres Poderes del Estado e infraestructura de servicios básicos (agua corriente, desagüe cloacal y desagüe pluvial); y iv) el centro de atención al contribuyente a ser diseñado y construido siguiendo los parámetros LEEDS² que sean apropiados para las condiciones y disponibilidad de materiales locales. Este componente incluye recursos para contratar servicios de consultoría para la realización de los estudios técnicos, preparación de diseños; fiscalización de obras; contingencias; y auditorías externas.

² Leadership in Energy and Environmental Design (LEED)

- 2.12 **Componente 2. Primer Corredor Metropolitano de Transporte Público (US\$115 millones).** Este componente financiará el diseño, estructuración e implementación de un sistema integrado de transporte público de pasajeros priorizando su desplazamiento en ómnibus de alta capacidad a través de carriles exclusivos (Bus Rapid Transit, BRT). En una primera etapa se desarrollará en el corredor San Lorenzo – Centro de Asunción a lo largo de la Avenida Eusebio Ayala, eje principal y de mayor volumen de pasajeros. Se prevén recursos para financiar las siguientes actividades: i) ensanchamiento a seis carriles de las Avenidas Eusebio Ayala y Mcal. Estigarribia, desde el centro de la ciudad de San Lorenzo hasta el centro de Asunción, incluyendo la relocalización de redes de servicios públicos; ii) construcción de intersecciones a desnivel, previstas en los casos de las principales avenidas, posiblemente en tres puntos del corredor; iii) construcción de las estaciones de autobuses; iv) terminal de autobuses de San Lorenzo, que será la principal ya que deberá recibir las líneas alimentadoras provenientes de las localidades circunvecinas; v) terminal de autobuses del Centro, ubicada en el centro de Asunción, con una eventual estación de transferencia para buses de menor porte y parada de taxis; vi) instalaciones de patios y depósitos de autobuses; vii) adecuación de la semaforización en el corredor; viii) centro de control de operaciones; y ix) adquisición de predios. Este componente incluye recursos para contratar servicios de consultoría para la realización de los estudios técnicos, preparación de diseños; fiscalización de obras; contingencias; y auditorías externas.

III. TEMAS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Organización institucional.** El MOPC es el organismo encargado del Estado de elaborar, proponer y ejecutar las políticas y disposiciones del Poder Ejecutivo referente a las infraestructuras y servicios necesarios básicos para la integración y desarrollo económico del País. En consecuencia, el MOPC será el organismo ejecutor de esta operación, a través de una Unidad Ejecutora de Proyecto (UEP).
- 3.2 **Aspectos técnicos.** Los estudios técnicos, económicos y ambientales requeridos para el desarrollo del componente de Renovación Urbana serán financiados con recursos del Préstamo 1143/OC-PR “Programa de Preinversión”, actualmente en ejecución por el Ministerio de Hacienda. Con relación al componente para el Primer Corredor Metropolitano de Transporte Público, el Banco continuará apoyando y acompañando al MOPC, mediante el financiamiento de una Cooperación Técnica Intrarregional que permitirá la visita de los funcionarios del Viceministerio de Transporte a la República de Colombia. En paralelo a la preparación de esta operación, a solicitud del Gobierno se está procesando una Facilidad para la Preparación y Ejecución de Proyecto (FAPEP) por un monto de hasta US\$5 millones, que financiaría estudios y obras iniciales.
- 3.3 **Conocimiento del sector.** El conocimiento del sector se deriva principalmente de la participación activa del Banco en el financiamiento de numerosos proyectos de infraestructura en Paraguay, así como en la asistencia técnica para elaboración de la estrategia de implementación de un sistema de transporte masivo para la RMA y del plan nacional de concesiones viales presentado al Congreso Nacional, además del desarrollo de la estrategia de actuación del Banco para el sector transporte en el país. El equipo de proyecto ha complementado el conocimiento del sector y las decisiones sobre la estrategia y estructura del Programa con la experiencia del Banco en la formulación y ejecución de programas de desarrollo y transporte urbano en Brasil, Chile, Colombia, Guatemala y Perú.

IV. SALVAGUARDIAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 La evaluación de la capacidad fiduciaria del MOPC, ya realizada por el Banco, permite concluir que éste cuenta con la capacidad y experiencia suficiente para llevar a cabo las adquisiciones, desembolsos y justificaciones respectivas.
- 4.2 **Socio-ambiental.** El programa de renovación urbana y mejoramiento del transporte urbano de la ciudad de Asunción es sin duda un emprendimiento ambicioso que mejorará la calidad de vida y las condiciones socio-ambientales de los habitantes de la capital paraguaya. Las actividades a desarrollar incluyen ampliación y rehabilitación de vías urbanas, implantación de vías para circulación de peatones y bicicletas, renovación y conformación de parques, construcción de obras de drenaje pluvial y alcantarillado sanitario y la construcción de una edificación para permitir al Estado prestar servicios de atención al público. Desde el punto de vista ambiental, los impactos esperados de la ejecución de obras son típicos de obras de ingeniería en zonas urbanas, con impactos ecológicos menores dado que se trata de un área intervenida, pero con potenciales impactos sobre calidad de agua, calidad de aire, contaminación de suelos, afectación de infraestructura existente y otros impactos que son conocidos y pueden ser controlados sin mayores problemas mediante la implementación de planes de gestión ambiental, tanto en el área física de intervención como en las áreas de extracción, manejo y disposición de materiales. En cuanto a los impactos sociales, se esperan sean benéficos para toda la población de la ciudad pero existe la posibilidad de afectación puntual de predios que requieran relocalización de algunas personas e impactos temporales durante la construcción por desvíos de tráfico, posibilidad de incremento de accidentes, ruido y polvo. También existe la posibilidad de afectación de construcciones históricas por excavaciones y efectos vibratorios. Con relación a la implantación de un sistema BRT para transporte público se espera una modificación de la organización operacional que podría llegar a afectar a algunos de los operadores de buses y busetas actuales.
- 4.3 Como estrategia general para el proyecto, el equipo propone acciones a diferentes niveles: i) Realización de una evaluación detallada de impactos ambientales y sociales relacionados con las obras, que incluyen una evaluación de línea de base. De ser necesario, se preparará un plan de reasentamiento involuntario siguiendo la política OP-710 del Banco. Dentro del análisis se incorporará el tema de adaptación al cambio climático; ii) Conceptualización del proyecto de transporte y renovación urbana dentro de los parámetros de la iniciativa de transporte sostenible; iii) Buscar mecanismos de concertación que permitan minimizar el número de operadores de transporte público urbano afectados e involucrarlos como participantes en el nuevo esquema de transporte público; y iv) Se propone que el edificio de atención al público previsto sea diseñado y construido siguiendo los parámetros LEEDS que sean apropiados para las condiciones y disponibilidad de materiales locales.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA

El POD se distribuirá a QRR el 30 de Agosto de 2010. El presupuesto administrativo estimado para la realización de misiones y contratación de consultores asciende a US\$135.750. El Anexo V detalla el cronograma para aprobar este proyecto durante el cuarto trimestre de 2010. El Ministro de Hacienda solicitó que los estudios iniciales y la ejecución de las obras prioritarias sean financiados con recursos del Préstamo 1143/OC-PR “Programa de Preinversión” y con una FAPEP.

Anexo Confidencial

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

PROJECT DETAILS	IDB Sector	Transportation - Major Highways
	Type of Operation	Investment Loan
	Additional Operation Details	
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Taddia, Alejandro Pablo (ALEJANDROTA@iadb.org)
	Project Title	CBD Redevelopment, Public Transport Modernization and Government Offices
	Project Number	PR-L1044
	Safeguard Specialist(s)	Acevedo-Daunas, Rafael M. (RAFAELAC@iadb.org)
	Assessment Date	2010-02-03
	Additional Comments	It is a Public transport Project with some urban development

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS	Type of Operation	Loan Operation	
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	Potential disruption to people's livelihoods living in the project's area of influence (not limited to involuntary displacement, also see Resettlement Policy).	Resettlement and Indigenous People (B.01)
		The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	OP-102
		The Borrower/Executing Agency exhibits weak institutional capacity for managing environmental and social issues.	(B.04)
		An Environmental Assessment will be performed.	(B.05)
		Consultations with affected parties will be performed and considerations of their views will be taken into account.	(B.06)
		The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.	(B.07)

		Potential to impact the health of workers or local communities through the use of hazardous materials.	(B.10)
		Potential to cause air, soil or water contamination (also see B.10).	(B.11)
	Potential Safeguard Policy Items (?)	No potential issues identified	
	Recommended Action:	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PCD (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.	
	Additional Comments:		

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Acevedo-Daunas, Rafael M. (RAFAELAC@iadb.org)
	Title:	
	Date:	2010-02-03

SAFEGUARD SCREENING FORM

PROJECT DETAILS	IDB Sector	Transportation - Major Highways
	Type of Operation	Investment Loan
	Additional Operation Details	
	Country	Paraguay
	Project Status	
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Taddia, Alejandro Pablo (ALEJANDROTA@iadb.org)
	Project Title	CBD Redevelopment, Public Transport Modernization and Government Offices
	Project Number	PR-L1044
	Safeguard Specialist(s)	Acevedo-Daunas, Rafael M. (RAFAELAC@iadb.org)
	Assessment Date	2010-02-03
	Additional Comments	It is a Public transport Project with some urban development

PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY	Project Category: B	Override Rating:	Override Justification:
			Comments: It is a Public transport Project with some urban development
	Conditions/ Recommendations	<ul style="list-style-type: none"> • Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements). • The Project Team must send to ESR the PP or PCD (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports. • These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary. 	

	Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
<p align="center">SUMMARY OF IMPACTS / RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS</p>	<p>Impacts leading to involuntary resettlement or economic displacement are minor to moderate in nature.</p>	<p>Develop Resettlement Plan (RP): The client should be required to develop a simple RP (that could be part of the ESMP) that demonstrates the following attributes: (a) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation; (b) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (c) budgeting and internal capacity (within client's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the course of the transaction; and (d) if needed, a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests etc.), require regular (bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation.</p>
	<p>The negative impacts from production, procurement and disposal of hazardous materials are minor and will comply with relevant national legislation, IDB requirements on hazardous material and all applicable International Standards.</p>	<p>Monitor hazardous materials use: The client 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.</p>
	<p>Generation of solid waste is moderate in volume and does not include hazardous materials.</p>	<p>Solid Waste Management: The client should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and recycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.</p>
	<p>Safety issues associated with structural elements of the transaction (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.</p>	<p>Address Community Health Risks: The client 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 client commitment or potential outstanding community concerns.</p>

	<p>Project construction activities are likely to lead to localised and temporary impacts (such as dust, noise, traffic etc) that will affect local communities and workers but these are minor to moderate in nature.</p>	<p>Construction: The client 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.).</p>
--	---	--

<p>ASSESSOR DETAILS</p>	<p>Name of person who completed screening:</p>	<p>Acevedo-Daunas, Rafael M. (RAFAELAC@iadb.org)</p>
	<p>Title:</p>	
	<p>Date:</p>	<p>2010-02-03</p>

Estrategia Ambiental y Social

- 1.1 El programa de renovación urbana y mejoramiento del transporte urbano de la ciudad de Asunción es sin duda un emprendimiento ambicioso que mejorará la calidad de vida y las condiciones socio-ambientales de los habitantes de la capital paraguaya. Las actividades a desarrollar incluyen ampliación y rehabilitación de vías urbanas, implantación de vías para circulación de peatones y bicicletas, renovación y conformación de parques, construcción de obras de drenaje pluvial y alcantarillado sanitario y la construcción de una edificación para permitir al Estado prestar servicios de atención al público.
- 1.2 Desde el punto de vista ambiental, los impactos esperados de la ejecución de obras son típicos de obras de ingeniería en zonas urbanas, con impactos ecológicos menores dado que se trata de un área intervenida, pero con potenciales impactos sobre calidad de agua, calidad de aire, contaminación de suelos, afectación de infraestructura existente y otros impactos que son conocidos y pueden ser controlados sin mayores problemas mediante la implementación de planes de gestión ambiental, tanto en el área física de intervención como en las áreas de extracción, manejo y disposición de materiales. En cuanto a los impactos sociales, se esperan sean benéficos para toda la población de la ciudad pero existe la posibilidad de afectación puntual de predios que requieran relocalización de algunas personas e impactos temporales durante la construcción por desvíos de tráfico, posibilidad de incremento de accidentes, ruido y polvo. También existe la posibilidad de afectación de construcciones históricas por excavaciones y efectos vibratorios. Con relación a la implantación de un sistema BRT para transporte público se espera una modificación de la organización operacional que podría llegar a afectar a algunos de los operadores de buses y busetas actuales.
- 1.3 Como estrategia general para el proyecto, el equipo propone acciones a diferentes niveles:
 - (i) En primer lugar se realizará una evaluación detallada de impactos ambientales y sociales relacionados con las obras, que incluyen una evaluación de línea de base que incluirá la cuantificación de personas, predios y edificaciones afectadas, las condiciones del medio ambiente físico, biótico y social existente, evaluación de los impactos de las obras y definición de las medidas de mitigación que serán reflejadas en un Plan de Manejo Social y Ambiental para las obras. De ser necesario, se preparará un plan de reasentamiento involuntario siguiendo la política OP-710 del Banco. Dentro del análisis se incorporará el tema de adaptación al cambio climático con el objeto de reducir la vulnerabilidad de las obras que se ejecuten.
 - (ii) Como estrategia general, el Banco abordará la conceptualización del proyecto de transporte y renovación urbana dentro de los parámetros de la iniciativa de transporte sostenible, con el objeto de promover sistemas eficientes que

reduzcan la emisión de gases de efecto invernadero y promuevan la minimización de accidentes.

- (iii) Con relación a impactos sociales relacionados con las mudanzas del sistema operacional y la afectación de los operadores actuales del transporte público urbano, la estrategia pretende buscar mecanismos de concertación que permitan minimizar el número de afectados e involucrarlos como participantes en el nuevo esquema de transporte público que resulte. Para la población que quede fuera del sistema, se propondrá la ejecución de talleres de entrenamiento en actividades productivas, capacitación y educación, para apoyar la reinserción de los afectados en la economía de mercado.
- (iv) Para el edificio de atención al público previsto, se propone que sea el primer edificio “verde” de Asunción diseñado y construido siguiendo los parámetros LEEDS¹ que sean apropiados para las condiciones y disponibilidad de materiales locales.

¹ Leadership in Energy and Environmental Design (LEED)

Índice de Trabajo Sectorial Concluido y Propuesto

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y links a archivos técnicos
Opciones técnicas y diseño	<p>PARAGUAY. Nota Sectorial de Transporte. Septiembre 2008.</p> <p>Estudio de preinversión para implementación del corredor de transporte público, incluyendo: planificación, factibilidad y diseño operacional.</p> <p>Actualización y/o preparación de diseños técnicos, incluyendo: desagüe cloacal, pluvial y agua potable; electrificación y redes de telefonía, luz, cable; circulación vial y peatonal; Plaza Ferial; Parque de la Solidaridad; etc.</p>	<p>Concluido</p> <p>Nov. 2010</p> <p>Oct. 2010</p>	
Análisis del costo del proyecto y su viabilidad económica	<p>Estudios de factibilidad económica de los proyectos de la muestra.</p> <p>Estudio de preinversión para implementación del corredor de transporte público, incluyendo: anteproyecto de ingeniería y documentos de licitación.</p> <p>Equipo de proyecto. Misión de Orientación y Misión de Análisis.</p>	<p>Oct. 2010</p> <p>Jun. 2011</p>	
Administración Financiera/ Fiduciaria. Ambiente de control.	<p>Informe Final Diagnóstico del Fortalecimiento Institucional del MOPC. Diciembre de 2008.</p> <p>Equipo de proyecto. Misión de Orientación y Misión de Análisis.</p>	<p>Concluido</p>	
Recolección de información y análisis para reportar resultados.	<p>Estudios de preinversión (componente de transporte público) y diseños técnicos de proyectos de renovación urbana.</p> <p>Equipo de proyecto. Misión de orientación y Misión de Análisis.</p>	<p>Nov. 2010</p>	
Análisis institucional/ de personal y de procedimientos vinculados a la capacidad de implementación.	<p>Informe Final Diagnóstico del Fortalecimiento Institucional del MOPC. Diciembre de 2008.</p> <p>Análisis del esquema de ejecución del Programa y evaluación de la capacidad institucional para la ejecución aplicando la herramienta SECI.</p> <p>Equipo de proyecto. Misión de orientación y Misión de Análisis.</p>	<p>Concluido</p> <p>Jun. 2010</p>	
Stakeholders y el ambiente político	<p>PARAGUAY. Nota Sectorial de Transporte. Septiembre 2008.</p> <p>Diseño del esquema institucional y marco jurídico para la implementación del proyecto.</p> <p>Equipo de proyecto. Misión de orientación y Misión de Análisis.</p>	<p>Concluido</p> <p>Jul. 2010</p>	
Salvaguardias sociales y ambientales	<p>Informe consultor especializado en evaluación socio-ambiental de proyectos de infraestructura urbana, conteniendo el Análisis Ambiental y Social del Programa y su correspondiente Plan de Manejo Ambiental y Social.</p> <p>Equipo de proyecto. Misión de orientación y Misión de Análisis.</p>	<p>Jul. 2010</p>	
Otros asuntos relevantes, incluyendo donantes, género, sostenibilidad, temas de país/ sector.			

Anexo Confidencial